سكة حديد الحجاز الحميدية

دراسة وثائقية

تأليف

دكتور السيد محمد الدقن

أستاذ التاريخ الاسلامى الحديث
المساعد بجامعة الأزهر

الطبعة الأولى

١٤٠٥ هـ - ١٩٨٥ م

بســم الله الرحمن الرحيم

„ وقل رَب زدنى علمـًا ”

صــدق الله العظيم

المقدمة

أحمد الله سبحانه وتعالى ، أن وجه قلبى وجهة صالحة ارتضاها، ويسر لى سبيل عمل أحببته ، ووفقنى الى أن أبرزه فى هذه الصورة، راجيا منه جل وعلا أن يجعله خالصا لوجهه الكريم ، وأن يهب لى من لدنه توفيقا وسدادا انه سميع مجيب •

وأصلى وأسلم على نبيه سيدنا محمد أكمل الناس خلقا ، وأغزرهم علما ، وأسماهم مثالا ، وأعلاهم همة ، وأمضاهم عزما ، وأنبلهم مقصدا وأبعدهم أثرا ، وعلى آله وصحبه الكرام الأخيار الطاهرين •

وبعد :

فان التفكير فى كتابة هذا البحث يرجع الى عام ١٤٠٠هـ/١٩٨٠م حينما أعرت الى الجامعة الاسلامية بالمدينة المنورة بالمملكة العربية السعودية ، وكمتخصص فى التاريخ الاسلامى الحديث قمت بعدة جولات لأتعرف من خلالها على معالم المدينة المنورة التاريخية والأثرية الاسلامية ، وكان من بين المعالم الكثيرة التى زرتها مبنى محطة سكة حديد الحجاز المطلة على ميدان العنبرية (الحالى) ، وقد أثار انتباهى عظمة هذا البناء بطرازه الاسلامى المهيب ، فتجولت فى ساحة المحطة الداخلية ، فوجدت العديد من المبانى كالورش والمستودعات وسقائف اصلاح القاطرات وصهاريج المياه الخاصة بالمحطة ، وغير ذلك من المبانى ، كما شاهدت أيضا على الجهة الجنوبية من ميدان العنبرية جامع العنبرية الشهير ، الذى أمر السلطان

عبد الحميد الثـــانى ببنـــائه وقت بنـــاء تلك المحطة ، وكان يطلق عليه حينئذ « الجامع الحميدى » .

كانت هذه الزيارة هى بداية التفكير فى كتابة بحث صغير عن سكة حديد الحجاز أكشف فيـــه عن عظمة هذا المشروع الاسلامى الحيوى، وعن أثره الدينى والسياسى والاقتصادى والعمرانى ، وأناقش فيـــه دوافع السلطان عبد الحميد لبنائه ، تلك الدوافع التى تبارى الباحثون والحاقدون على هـــذا السلطان فى محاولة طمس الحقيقـــة المشرقـــة الـــكامنة وراء ذلك المشروع ، وما حققه من نتـــائج عظيمة ، واظهـــار هذا العمل — الذى يعتبر غرة فى جبين السلطان عبد الحميد الثـــانى، وصفحة ناصعة فى تاريخ الدولة العثمانية الحضارى والاســـلامى — على أنه عمل عسكرى لا أكثر ، وعنـــدما اختمرت الفـــكرة فى ذهنى بدأت أعمل على جمع المادة العلمية الخاصة بالبحث كما دفعنى الفضول الى زيارة مبنى المحطة والمنشآت الملحقة بها عدة مرات ، والى محاولة الاستقصـــاء والبحث عن أية آثار باقيـــة للخط فى المـــدينة المنورة ، والمنـــاطق القريبة منها فى شمالها ، وبالفعل قمت بعدة جولات ، حيث شاهدت جسرا كبيرا من الأحجار الضخمة ، كانت تعبر عليه السكة فوق مجرى السيول فى وادى العقيق ، كما شاهدت مبانى بعض المحطـــات والقلاع الملحقـــة بها وصهاريج الميـــاه ، وبعض البرابخ المقامة على طول الخط لتـــلافى آثار السيول على جانبى الخط ، وقـــد أثارت فى نفسى تلك المشاهدات رغبة ملحة فى الـــكتابة عن انشاء الخط والجهود العظيمة التى بذلت فى بنـــائه ، والمنشآت التى أقيمت عليه ، وتسييره ومدى الاستفادة منه فى تحقيق الهـــدف الأسمى الذى بنى من أجله، وهو تيسير سبل أداء فريضـــة الحج أمام المسلمين ، والنتـــائج التى ترتبت على اقامة هـــذا الصرح الحضارى الشامخ ، وذلك حتى أميط اللثـــام عن تلك الصـــفحات المشرقـــة من تاريخ الـــدولة العثمانيـــة الحضـــارى .

وبدأت رحلتى مع البحث فى الـكتب والمؤلفات التى كتبت عن الدولة العثمانيـة وعن السلطان عبـد الحميد ، وعن حـركة الجامعة الاسلامية ، وعن اقليمى الحجاز والشام تحت الحكم العثمانى ، وقـد صدمت بعد أن قرأت عشرات الـكتب التى تنـاولت تاريخ تلك الفترة، حيث لم أجـد فيهـا مايشفى الغليـل ، أو مايعيننى على المضى فى هـذا السبيل ، فكان أقصى ماوجدته فى أكثر الـكتب تفصـيلا عن سكة حديد الحجاز ، هو عدة صفحات ، يتناول فيها كاتبها سكة حديد الحجاز كمشروع أقامه السلطان عبد الحميد لتـدعيم حركة الجامعـة الاسـلامية واظهاره بمظهر خليفـة المسلمين الحريص على تيسير سبل الحج أمام المسلمين ومن ثم فقـد أسهم المسلمون فى بنـائه عن طريق التبرعـات ، والبعض الآخـر يؤكـد على أن الهـدف الرئيسى للمشروع كان عسـكريا ، بهـدف تمكـين عبد الحميـد من احكام قبضـته على الأقاليم الثـائرة ، وخنق الحريات فيهـا ، وبقيـة الـكتب تشير اشـارة عابرة الى المشروع ، ولم أجـد أى مؤلف من المؤلفات يشير بوضوح الى العملية الفنيـة فى تنفيذ بنـاء الخط ، أو الى معداته والمنشآت التى أقيمت على طوله ، والجهود التى بذلت فى سبيله ، والصعوبات التى واجهت القائمين على التنفيذ وكيفية التغلب عليها ، وتشغيل الخط اداريا وفنيـا ، والنتـائج المتعـددة الجوانب التى ترتبت على بنائه ومدى الاستفادة منه فى مواسـم الحج ، الى غير ذلك من الأمور التى ينبغى تناولها ومعالجتها علميا أثنـاء الـكتابة عن هـذا المشروع العظيم ، لاعطـائه حقـه ، وابرازه فى الصـورة اللائقـة به .

حقيقة لقد كان الموقف صعبا ، لأننى اذا ماحاولت الكتابة عن هذا الموضوع فى حدود المـادة العلمية المتـوفرة فى الـكتب والمؤلفـات المطبوعة ، فاننى لن أضيف جديدا الى ماكتبه الباحثون السابقون ،وهنا قررت ركوب الصعب ، وهو البحث فى وثائق ذلك العصر فهى الكفيلة بالـكشف عن الجوانب الخفية فى هذا الموضوع .

وبدأت رحلتى الثانية فى البحث عن الوثائق الخاصة بسكة حديد الحجاز ، وكانت رحلة شاقة ومضنية ، وقد استطعت بفضل الله سبحانه وتعالى الحصول على ثلاثة مجموعات من الوثائق هى :

أولا — الوثائق البريطانية غير المنشورة :

(وثائق وزارة الهند (India office Records (I. O. R)

وهى عبارة عن مجموعة كبيرة من تقارير قناصل بريطانيا فى دمشق وجدة والقاهرة والخليج العربى ، وتقارير حكومة الهند البريطانية ، هذا فضلا عن تقارير السفارة البريطانية فى الآستانة، بالاضافة الى بعض التقارير المفصلة التى كتبها بعض كبار المسئولين فى الدولة العثمانية ، وبعض كبار المهندسين الذين كانوا يعملون بالخط أو قاموا بالتفتيش على عملية بنائه .

وقد استطعت الحصول علىمجموعة كبيرة من هذه الوثائق مصورة بالميكروفيلم ، وقد كشفت هذه الوثائق النقاب عن التبرعات التى أخذت تتدفق على ادارة الخط من شتى انحاء العالم الاسلامى ، من داخل الدولة العثمانية وخارجها ، وحصيلة هذه التبرعات ، وموقف الحكومة البريطانية من تبرعات مسلمى الهند ، كما أماطت اللثام عن مراحل بناء الخط والصعوبات الفنية والهندسية التى واجهت القائمين بالتنفيذ وكيفية التغلب عليها ، وحجم العمالة التى قامت ببناء الخط ونوعياتها وأجورها وأحوالها المعيشية ، وعن القطاعات التى تمت دراستها ولم يتم بناؤها من الخط ، وادارة الخط ومعدات تشغيله وبناء مركز الحجر الصحى فى تبوك ، والنتائج التى ترتبت على بناء الخط ، ومدى الاستفادة من تسييره .

ومن أبرز وثائق هذه المجموعة — على سبيل المثال لا الحصر — تقرير أولر Auler باشا عن تاريخ انشاء سكة حديد الحجاز ، وترجع أهميته الى أن صاحبه هو الفريق أولر باشا من كبار الشخصيات فى

الدولة العثمانية ، واعتمد فى تقريره على الواقع الذى شاهده بنفسه من زيارته لمناطق العمل بالخط ، وعلى تقارير رئيس المهندسين مختار بك ، وتقرير المهندس الألمانى كولشتين الخبير الدولى فى بناء الخطوط الحديدية فى الشرق ، مما جعل تقرير أولر باشا فى غاية الدقة والأهمية بالنسبة لهذا البحث ، فقد تحدث فيه عن حصيلة التبرعات للخط حتى سبتمبر سنة ١٩٠٥ ، كما تحدث عن الاستعدادات المبدئية والخطة التنفيذية لبناء الخط ، وعن حجم العمالة من الجنود العثمانيين فى الخط ، وعن مراحل بناء الخط ، وكيفية التنفيذ حتى أغسطس ١٩٠٦ والجهود المبذولة فى أعمال البناء ، وسرعته وتكاليفه ، وعن الدراسات التى تمت بشأن تمديد الخط الى مكة ، والعقبات التى واجهت التنفيذ وكيفية التغلب عليها ، وعن الأدوات والمعدات ومواد البناء المستخدمة فى بناء الخط ، المحلى منها والمستورد ، وعن المحطات الواقعة على طول الخط وعن ادارة وتجهيز الخط للحركة ، وكفاءة الخط ومدى الاستفادة منه عسكريا فى نقل القوات ، وختم التقرير بالحديث عن الاحتفال بوصول الخط الى تبوك فى أول سبتمبر ١٩٠٦ •

ولذلك فقد استفاد البحث من هذا التقرير ومن بقية وثائق هذه المجموعة فى معظم فصول البحث •

ثانيا — الوثائق الفرنسية غير المنشورة :

وهى الوثائق الخاصة بسكة حديد الحجاز الموجودة فى خزانة تونس ، وترجع أهمية وثائق هذه المجموعة الى عاملين :

الأول — أنه لم يكن يخطر بفكرى ولا فكر كثير من الباحثين أنه توجد وثائق فرنسية بخزانة تونس خاصة بسكة حديد الحجاز ، نظرا لعدم وجود مصالح سياسية فرنسية فى شبه الجزيرة العربية فى ذلك الوقت بعكس بريطانيا مثلا •

الثانى — أن هــذه الوثائق كشفت النقــاب عن اهتمام فرنسا بسكة حديد الحجاز من وجهة نظر اقتصــادية خاصــة بتشجيع الشركة الفرنسية العاملة فى حقل السكك الحــديدية فى الشـــام (شركة سكة حديد دمشق / حمــاه وامتداداتها الفرنسية) ، كما أنها أماطت اللثام عن مدى أهميــة سكة حديد الحجاز بالنسبة للحجاج الروس وحجاج المغرب الاســلامى .

وهذه الوثائق عبــارة عن مجموعة المراسلات والتقارير المتبــادلة بين شركة سكة حديد دمشق / حماه الفرنسية وبين الخارجية الفرنسية التى كانت تحيلها بدورها الى المقيم العام للجمهورية الفرنسية فى تونس ، وأيضــا تقــارير القنــاصل الفرنسيين فى كل من جــدة وبيروت الى الخارجية الفرنسية ، ورسالة الوزير الفرنسى فى طنجة الى الخارجية الفرنسية ، التى كانت تحيل كافة هذه الرسائل والتقــارير الى المقيم العــام الفرنسى فى تونس ، وكذلك رســائل حاكم عام الجزائر الى المقيم العام الفرنسى فى تونس .

وتكشف هذه الوثائق عن رغبة شركة سكة حــديد دمشق / حماه الفرنسية فى استثمار سكة حــديد الحجاز لتحقيق فوائد مالية للشركة ، وذلك حين تقــدمت بطلب الى الخارجية الفرنسية تطلب مساعدتها فى توجيــه حجاج المغرب الاســلامى الى أن يسلــكوا فى طريقهم الى الأراضى المقــدسة وفى عودتهم منهــا طريق بيروت ، بأن يركبوا من بلادهم السفن الى بيروت ، حيث يركبون الخط الفرنسى الى دمشق ، ومنها الى المدينة المنورة بواسطة سكة حــديد الحجاز ، وكــذلك فى العودة ، بدلا من استخدامهم طريق البحر من بلادهم الى الســويس ومنها الى جــده ، لمــا فى ذلك من فوائــد مادية تعود على الشركة الفرنسية ، وكيف أن الحكومة الفرنسية اهتمت بالأمر فأحالت مذكرة الشركة الى المقيم العــام الفرنسى فى تونس لدراستها والافادة برأيه ، كما طلبت من قناصلها فى جده وبيروت دراسة هذا الموضوع ، وتقديم

تقارير بذلك ، فأفاد القنصل الفرنسى فى جده بدراسة تفصيلية عقــد فيها مقــارنة بين الطريقين موضحا تكاليف النقل والمــدة الزمنية التى يقضيها الحجاج المغــاربة فى كلا الطريقين واقترح فى نهــاية تقريره اســتخدام طريق مشــترك حيث يسلك الحجاج فى رحلة ذهابهم الى الأماكن المقدسة طريق السويس / جــده البحرى ، وفى رحلة العودة طريق سكة حديد الحجاز الى دمشــق ثم الخط الفــرنسى الى بيروت ومنها بحرا الى بلادهم ، وبذلك يجمعون بين مزايا الطريقين • كما أفاد القنصل الفرنسى فى بيروت بمذكرة تضمنت عرضــا تقــدم به مسيو ميشيل تاتاراشى مندوب الهجرة والمسئول عن الحجاج الروس ، يشرح فيــه النظم واللوائح المتبعــة فى نقــل الحجــاج الروس عن طريق بيروت بدلا من طريق السويس / جده البحرى ، ويوضح مزايا الطريق المشترك الذى سبقت الاشــارة اليه ، ويعلن اســتعداده لتطبيق تلك النظم واللوائح فى حالة استخدام الحجاج المغاربة لطريق بيروت •

كما تكشف تلك الوثائق عن قيــام الشركة بعمل تقرير تعقد فيــه المقــارنة بين الطريقــين موضــحة مزايا طريق بيروت ثم تقترح فى النهــاية استخدام الطريق المشــترك ، حيث هو الأفــضل من حيث الاقتصاد فى الوقت والنفقات وتوفير الراحة للحجاج •

وأيضــا توضح تلك الوثائق اهتمــام فرنسا باعادة تسيير الخط الحجازى بعد الحرب العالمية الأولى حينما شرع الهاشميون فى محاولة اصــلاحه واعادة تشغيله ، لمــا فى ذلك من مصــالح اقتصادية للشركة الفرنسية ، وراحة لحجاج المغرب الاسلامى •

وقــد أفادت هذه الوثائق الفرنسية البحث فى الفصلين الحــادى عشر والثانى عشر الخاصين بمدى الاســتفادة من الخط الحجازى فى موسم الحج •

ثالثا — الوثائق البريطانية المنشورة :

قام الدكتور « روبن بدول » Dr. Robin Bidwell بجمع الوثائق البريطانية الخاصة بسنتى ١٩٠٥ — ١٩٠٦ فى كتابه :

The aFFairs oF Arabia (1905 - 1906) 2 Vol S (7 Parts)

[Aforeign office Confidential Print, London, 1971]

وتبرز أهمية هــذه المجموعة من الوثائق فى أنها زودت البحث بمعلومات قيمة عن أحداث بنــاء الخط فى سنتى ١٩٠٥ ، ١٩٠٦ ، وهى عبارة عن تقــارير القناصل البريطانيين فى القــاهرة وجده ودمشق ، فضلا عن السفارة البريطانيــة فى الآستانة فى هذه الفترة ، كما أنها تضمنت تقريرين هامين عن الخط الحجازى منذ بداية انشائه الى سنة ١٩٠٦ وهمــا :

التقرير الأول — عبارة عن تقرير سرى قدمه المستر لوازو نائب القنصل البريطانى فى مرسين الى السير اوكونور السفير البريطانى فى الآستانة يتضمن معلومات قيمة عن بنــاء الخط الحجازى وصلت اليــه من ابنه الذى كان يعمل مهندســا فى بنــاء الخط الحجازى ، ومرفق بهــذا التقرير خريطة توضح الجــزء الذى تم بنــاؤه من الخط حتى سنة ١٩٠٦ ، والجزء الجارى بنــاؤه ، وبقيــة مشروع الخط ، وخط اليمن المقترح ، وأيضا قائمة بأسماء المحطات بين دمشق والمــدورة ، وقــد راجع مستر لويد الملحق الفخرى لسفارة جلالة الملك فى الآستانة هــذا التقــرير بدقــة ، وتمت مقارنتــه بالمعلومات المتصــلة بالخط الحديدى ، والموجودة من قبل لدى السفارة البريطانية فى الآستانة .

أما التقرير الثانى — فهو من عمل المهندس الألمانى الهر أوتو فرن كاب كولشتين — المستشار الخاص للامبراطور الألمانى ، ومفتش خط حماه / حلب فى ولاية بيروت ، ويعتبر حجة ومن أكبر الخبراء العالميين فى بنــاء الخطوط الحديدية فى الشرق — وقــد كلفه المفوض السامى

لخط سكة حـــديد الحجاز سنة ١٩٠٦ بالتفتيش على فرع حيفا دمشق، والقسم الذى تم بنـــاؤه من الخط ، والممتد من دمشـــق الى معان ، بالاضـــافة الى القطاع الذى يجرى بنـــاؤه جنوبى معان حتى الكيلو ٥٣٣ جنوبى دمشق • وهـــذا التقرير قـــد نشر باللغة الانجليزية فى الطبعة الاسبوعية من صحيفة الليفانت هيرالد •

وقيمة هذا التقرير ترجع الى أن كاتبه — وهو الخبير فى الخطوط الحديدية — قـــد كتبه بعد جولته التفتيشية ، حيث رأى بعينى رأسه ماتم انجازه وما هو تحت التنفيذ ، واطلع على وثائق الخط ، وتقارير رئيس المهندسين مختار بك بخصوص الخط بأكمله ، ومن ثم فقد جاء هذا التقرير دراسة فنية شاملة لمـــا تم بناؤه من الخط ، وما هو تحت التنفيذ ، وأيضا ماتم اجراء الدراســـات التمهيدية لتنفيـــذه ولم ينفذ مثل خط جده / مكة الفرعى ، هـــذا فضـــلا عن المعدات المتوفرة لدى الخط ، وما هو مزمع توفيرها له ، والصعوبات الفنيـــة التى واجهت بنـــاء الخط وكيفية معالجتها ، وتكاليف البنـــاء بالاحصائيات الدقيقة، ثم ملاحظاته العـــامة على الخط ، ومن ثم فقـــد استفاد البحث من هذا التقرير ومن سابقـــه ، وبقيـــة وثائق هذه المجموعة استفادة قيمة فى معظم فصول هذا البحث •

لقد اعتمد هـــذا البحث فى معظم فصوله على مجموعات الوثائق التى أشرت اليها ، ومن ثم فهو يعـــد دراسة وثائقيـــة عن خط سكة حـــديد الحجاز ، ولقـــد أطلقت عليـــه اســـم « سكة حـــديد الحجاز الحميدية » — على الرغم من أننى سرت فى دراستى لهذه السكة حتى الوقت الحاضر — وذلك لأن السلطان عبد الحميد الثانى ، كان صاحب الفضل الأول — بعد الله سبحانه وتعـــالى — فى بنـــاء هـــذه السكة هـــذا من جهة ، ومن جهة أخرى فان الوثائق البريطانية ســـواء كانت تقارير القناصل ، أو تقارير المهندسين العـــاملين فى الخط ، وأيضـــا الصحف التى تحـــدثت عن الخط وأشادت بعظمته ، أطلقت على الخط

الحجازى هــذه التسمية ، وهى محقة فى ذلك بل ومنصفة ، لأن تنفيذ بنــاء هذا الخط يعتبر حسنة تذكر للسلطان عبد الحميد فى صــفحات التــاريخ فتشكر ، وســوف يتردد ذكرها دائما فى سجل التــاريخ كلما ذكر اسم هــذا السلطان رغم أنف الحاقدين وحسد الحاسدين •

ومن خلال تعاملى مع وثائق هــذا البحث يجــدر بى أن أشير الى عدة حقائق :

١ — ان كل التقارير التفصيلية عن حركة بنــاء الخط ومراحلهــا مثل تقرير أولر باشا ، وتقرير كولشتين ، وتقرير المســتر لوازو ••• وغيرها — جميعها أعطتنا معلومات تفصيلية عن حركة بنــاء الخط حتى سنة ١٩٠٦ ، أما بعد هذه السنة فكانت المادة العلمية عن حركة البنــاء نادرة ومتناثرة ، الأمر الذى جعلنا نلهث وراءها فى تقارير القنــاصل وبعض المصادر والمراجع المطبوعة •

٢ — ان هنــاك تضــاربا فى الأرقام بين تقــارير القنــاصل ، والتقارير التفصيلية التى وضعها كبار المهندسين المشرفين على بنــاء الخط ، ولقــد اعتمدنا فى ذكر الأرقام على تقــارير هؤلاء المهندسين نظرا لدقتها •

٣ — اختلاف أسماء بعض المحطات فى الوثائق البريطانية عنها فى المصــادر العربيــة ، وقــد حرصنا على ذكر أسماء المحطات فى الجداول الواردة فى البحث كما وردت فى مصادرها •

أما المصــادر والمراجع المطبوعة التى استفاد منهــا البحث فهى كثيرة ، وعلى الرغم من أن ماورد فى معظمها بخصوص الخط الحجازى لايعدو كونه معلومات أو نتف قليلة مبعثرة ، فقد تتبعتها وجمعتها حتى أكمل بهــا نسيج هــذا البحث ، ومع ذلك فقــد كان هنــاك بعض المصــادر والمراجع المطبوعة التى استفاد منها البحث استفادة طيبــة

فى معالجة بعض جوانب الموضـــوع وذلك مثل : كتاب خطط الشـــام لمحمد كرد على ، ومرآة الحرمين ... لابراهيم رفعت باشا ، والرحلة الحجـــازية ... لمحمـــد لبيب البتنونى ، والمنـــاسك ... للحربى ، والرحلة ... لابن جبير ، والملامح الجغرافيـــة لدروب الحجيج ... لسيد عبـــد المجيد بكر ، والادارة العثمانيـــة فى ولاية ســـوريا ... لعبد العزيز محمد عوض ، ويقظة العـــرب ... لجورج انطونيوس ، والدولة العثمانية دولة اسلامية مفترى عليها ... للدكتور عبد العزيز الشناوى ، ومذكرات السلطان عبد الحميد ... لمحمد حرب عبد الحميد ، ومذكراتى السياســـية ... للسلطان عبـــد الحميد الثـــانى ، والمدينة المنورة ... للدكتور عمر الفاروق السيد رجب ، والأصـــول التاريخية لمسألة طابا ... للدكتور يونان لبيب رزق ، هـــذا بالاضـــافة الى بعض المقـــالات المنشورة فى بعض المجـــلات عن سكة حـــديد الحجاز مثل : مقال وجيه الخيمى فى مجلة الفيصـــل ، ومقالى سليمان موسى وسعيد الأفغانى المنشورين فى مجلة العربى ، ومقالى محب الدين الخطيب فى مجلة الفتح ، وبحث Zaidi. H. المنشور فى دائرة المعارف الاسلامية ، الى غير ذلك من المراجع التى ورد ذكرها فى هوامش البحث وفى ثبت المصادر والمراجع فى نهاية البحث .

وقـــد اشتمل هـــذا البحث على مقـــدمة وأربعـــة عشر فصـــلا وخاتمـــة :

الفصل الأول — وهو فصل تمهيدى أو مدخل الى البحث ، ويحمل عنوان (طرق الحج والصعوبات التى كان يلاقيها الحجاج قبل بنـــاء خط سكة حـــديد الحجاز) وقـــد القيت الضـــوء فى هـــذا الفصـــل — وبصورة سريعـــة — على دروب الحجيج قبل بنـــاء هـــذا الخط الحجازى ، وعلى الصعوبات التى كان يلاقيهـــا ضيوف الرحمن أثنـــاء تلك الرحلة المبـــاركة ، فتحدثت بايجاز شـــديد عن ثلاثة من أهم طرق الحجيج التى كانت مطروقة حينـــذاك ، وهى طريق الحج العـــراقى ،

وطريق الحج المصرى ، وطريق الحج الشامى ، فألمحت الى نشأة هذه الطرق ومسيرة قوافل الحج عليهـا ، والمنـازل التى كان ينزل فيهـا الحجاج أثنـاء رحلتهم ، والمـدة الزمنية التى كان يستغرقها الحجاج لأداء تلك الفريضـة ، وتنـافس الخلفـاء وأمراء المسلمين على الاهتمام بهذه الطرق من حيث اصلاحها وصيانتها ، وتزويدها بمصادر الميـاه من أجل الحجاج وتأمينها ، والمراحـل التى مرت بهـا هـذه الطرق منذ فجر الاسـلام الى مطلع القرن العشرين ، وقت بناء الخط الحجازى ، وقـد ختمت الفصل بالحـديث عن الصـعوبات التى كان يلاقيهـا الحجاج فى رحلتهم ، والتى كان من أبرزها طول المسافة ، ومشاكل ندرة المـاء ، والأمن ، والوسـيلة البدائيـة التى كانت كانت تستخدم فى نقل الحجاج ، والمـكوس التى كانت تفرض على الحجاج وتثقل كاهلهم ، ومعـاملة العربان الجمالة للحجاج ، وانتهيت فى هـذا الفصل الى أن ضـيوف الرحمن كانوا يعـانون مشـقات ومصـاعب كثيرة ، الأمر الذى جعل بنـاء خط حـديدى لنقل هؤلاء الحجاج وتيسير سبل الحج أمامهم ، عملا اسـلاميا جليلا تهفو اليه أفئدة ملايين المسلمين فى شتى بقاع العالم الاسلامى .

وأما الفصل الثـانى فقد خصصته للحديث عن (فـكرة انشـاء الخط الحديدى الحجازى وبواعثها) موضحا بداية التفكير فى مشروع سكة حـديد الحجاز ، وكيف أن فـكرة ربط الشـام بسـاحل البحر الأحمر بخط حـديدى لم تـكن وليدة عهد السلطان عبد الحميد الثانى ، بل ترجع الى سنة ١٨٦٤ م ، حينما اقترح الدكتـور زامبل الأمريكى فـكرة ربط دمشق بساحل البحر الأحمر بخط حديدى ، ثم تجـددت الفـكرة مرة أخرى سنة ١٨٨٠ م على يد وزير الأشـغال العـامة فى الآستانة ، حيث اقترح مد خط حديدى من الشام الى الأراضى المقدسة ، ولـكن ظهور بعض العقبـات فى المرتين وقفت حائـلا دون تنفيـذ المشروع ، الى أن تحمس لتنفيذه السلطان عبد الحميد فى مطلع القرن

العشرين ، بهـدف تيسير سبل الحج أمام المسلمين وجمع كلمتهم حول الخلافة الاسـلامية ، تدعيما لحركة الجامعـة الاسـلامية التى كان السلطان عبد الحميد يدعو اليها .

ثم انتقلت الى الحديث عن بواعث السلطان عبـد الحميد لبنـاء ذلك الخط ، والتى انحصرت فى هـدفين أساسيين ، هدف دينى يتمثل فى تيسير الحج أمام المسلمين وذلك بايجاد وسيلة سفر عصرية يتوفر فيهـا الأمن والراحة والسرعة ، وهـدف سياسى يتمثل فى جمع كلمة المسلمين وتكتيلهم وتوحيد صفوفهم فى مواجهة الأطمـاع الأوربية ، تدعيما لحركة الجامعة الاسلامية ، ثم تنـاولت بالمنـاقشة ادعاءات خصـوم السلطان عبد الحيد حول بواعثه لبنـاء الخط ، حيث ركز هؤلاء الخصـوم على أن البـاعث الأساسى لبنـاء الخط كان عسكريا، بهدف ايجاد وسيلة نقل سريعـة للجيوش التركية المتجهة نحو الولايات الثائرة فى الجزيرة العربيـة لاخضـاعها ، وكان هدف هؤلاء الخصوم هو تشويه سمعة السلطان عبد الحميد ، واهتزاز صـورته فى اذهان الأجيـال المتعاقبـة ، باظهاره فى صورة الحاكم الأفاق المضلل الذى يبتز أموال المسـلمين فى صـورة تبرعات ، لدعم مركـزه العسكرى والسياسى فى الحجاز واليمن ، وفى معرض الرد على هذه الادعاءات قمت بمناقشـتها وتفنيـدها ثم أوردت العـديد من الأدلة والبراهين الواقعية العملية والمنطقيـة التى تدحض هـذه الادعاءات ، وتظهرها بمظهر السـذاجة الفـكرية الحاقـدة ، ولم أغفـل ذكر رد السلطان عبد الحميد نفسه على هـذه الادعاءات ، وشهادة بعض أعداء السلطان عبد الحميد التى تنفى تلك الادعاءات ، والفضل ماشهدت به الأعداء .

وتناولت فى الفصل الثالث (تمويل المشروع) وقد قسمت موارد تمويل المشروع الى ثلاثة موارد : الأول الموارد الرسمية الثابتـة من داخل الدولة العثمانية ، وهـذه تتمثل فى الضرائب الثابتة أو الاعانات

المفروضـــة مثل صـــدور طوابع بريد تذكارية باســـم الخط ، وحسم جزء من رواتب الموظفين فى الـــدولة لصـــالح المشروع ، وضريبـــة المسقفات ، ووقف عائد بعض المشروعات على الخط ، ونقل مخصصات دائرة الحج وعطايا السلطان الى ميزانيـــة الخط ، وجمع ريال اعانة من كل حاج ، وجمع جلود الأضاحى وبيعهـا لصـــالح المشروع ، وغير ذلك • الثانى وهو التبرعات من داخل الدولة العثمانية ، وقد تمثل ذلك المورد فى تبرعات السلطان عبد الحميد من ماله الخـــاص ، وتبرعات أمراء المسلمين وحكامهم فى داخل الدولة مثل خديو مصر عباس حلمى الثانى ، وأمير الـــكويت الشيخ مبـــارك الصـــباح ، وغيرهم من كبـــار الشخصيات الاسلامية والهيئـــات والأفراد من رعايا الدولة العثمانية• أما المورد الثالث فـــكان عبـــارة عن تبرعات أمراء المسلمين والهيئـــات الاســـلامية والأفـــراد من خارج الدولة العثمانيـــة ، وذلك مثل شـــاه فارس (ايران) ، وسلطان مراكش ، وأمير بخارى ، والهيئات والأفراد المسلمين فى كل من ناتال بجنوب أفريقيـــا وسنغافورة والهند ، وقـــد ألقيت الضـــوء على الطريقـــة التى كانت تجمع بها التبرعات فى تلك المنـــاطق النائيـــة من العـــالم الاســـلامى ، وعلى الحمـــاس المنقطع النظير الذى شمل المسلمين حتى أنهم شكلوا اللجـــان الدائمة لتنظيم عملية جمع التبرعات وارسالها الى الآستانة ، وقيمة هذه التبرعات التى أخذت تتدفق على اللجنةالعليا للخط فى الآستانة، ولم أغفل القاء الضوء على موقف بريطانيـــا من جمع التبرعات فى الهند ، وكيف أنها كانت تضع العقبـــات والعراقيل أمام اللجـــان التى شكلت فى الهند لجمع التبرعات ، وكيف أنها رفضت السماح للمسلمين الهنود بقبول وحمـــل الأوسمة التى منحتها الدولة العثمانية للمكتتبين فى بنـــاء الخط ، وكان ذلك أسلوبا اتبعتـــه الدولة لجذب التبرعات للخط ، وهو منح الأوسمة بدرجاتهـــا المختلفـــة طبقا للمبلغ المتبرع به ، كما تحدثت عن قيـــام المـــكتتبين الهنود بتقـــديم هـــدية للسلطان عبد الحميد عبارة عن لوحة رائعـــة الجمـــال ، اعترافا منهم بفضـــله فى اقامة هـــذا المشروع الاســـلامى الـــكبير • كما أوضحت كيف أن التبرعات للخط الحجازى

أم تتوقف بوصـــول الخط الى المـــدينة المنورة ، بل ظلت تتـــدفق على ادارة الخط حتى سنة ١٩١٠ أملا فى تمديد الخط الى مكة المــكرمة ، ثم ختمت حديثى فى هـــذا الفصل ببيـــان تكاليف المشروع ، فأوردت آراء البـــاحثين حول التكاليف النهائيـــة للمشروع ثم أعقبتهـــا بذكر التكاليف الحقيقيـــة طبقـــا للاحصائيات الوثائقيـــة الدقيقـــة من واقع التنفيذ التى أثبتت أن موازنة الخط لم تعان عجـــزا قط ، بل حققت فائضا مما يؤكد أن مسألة تمويل المشروع قد سارت على أكمل وجه •

أما انشاء الخط فقـــد خصصت له **الفصلين الرابع والخامس** نظرا لطول الحـــديث عن عملية بنـــاء الخط والجهود الفنيـــة والهـــندسية الجبارة والمضنية التى بذلت فى سبيل بنائه •

ففى الفصـــل الرابع تحـــدثت عن (انشـــاء الخط فى الأراضى الشامية) ، وقبل الحـــديث عن عملية البنـــاء كان لابـــد من القـــاء الضوء على الاستعدادات المبدئيـــة والاجراءات الادارية التى سبقت عملية التنفيذ ، والتى كانت تتمثل فى تنظيم السلطات التى ســـتقوم ببنـــاء الخط ومديريه ، واجراء المفاوضـــات من أجل الحصـــول على الأراضى ، والمسح الشامل لـــكل الخط من أجل وضع خطة عامة للبناء، ثم توفير الأدوات والمعـــدات اللازمة لبنـــاء الخط ، ثم ألقيت الضوء على الخطة التنفيـــذية التى سار عليها العمل فى البنـــاء والتشييد ، وكيف أن العمل قد قسم بين ثلاثة أنواع من المجموعات وهى بالترتيب: مجموعات الاستطلاع، تليها مجموعات المساحة، ثم مجموعات البناء ، والمهام المنوطة بكل منهـــا ونظـــام عملها ، وأحوالها المعيشـــية أثنـــاء اقامتها فى معسكرات العمل ، كما تحدثت عن نظام الأجور والمكافآت الاضافيـــة (الحوافز) موضحا كيفية صرف تلك الأجور الاضـــافية ، والنسب أو المعدلات التى تصرف على أساسها •

ثم تنـــاولت بالشرح والتعليق والمنـــاقشة تنفيـــذ بناء الخط ، فألقيت الضـــوء على تنفيذ القسم الأول من دمشق الى درعا ، وعلى

سير العمل فى هــذا القسم ، وكيف اضــطرت الحكومة العثمانيــة — رغم حرصها على تنفيــذ بنــاء الخط بواسطة رعايا عثمانيين — الى الاستعانة ببعض المهنــدسين الأوربيين وعلى رأسهم المهندس الألمانى الهر ميسنر ذو الخبرة الواسعة فى بنــاء الخطوط الحــديدية ، حيث عين كبيرا للمهندسين ، ومديرا فنيــا لعملية بنــاء الخط ، بجانب كاظم باشا المــدير العــام للخط الحجازى ، وذلك نظرا لبطء العمــل وتعثر التنفيذ ، ثم تحدثت عن تنفيذ بنــاء القسم الثانى من درعا الى عمان، موضحا الجهود التى بذلها الهر ميسنر والمهنــدسون والجنود الأتراك، حتى تم الافتتــاح عند عين الزرقا ، ثم بعد عام عند عمان ، ثم القيت الضوء على مسيرة الخط الحجازى من دمشق الى عمان بصــفة عامة ، وعلى الفوائد التى تحققت من بنــاء الخط فى تلك المرحلة ، ثم أعقبت ذلك بوصف شاهد عيان قام بزيارة للخط من دمشق الى عمان ، وأمدنا بمعلومات دقيقــة عن حالة الخط ، من حيث حركة القطــارات وحالة المحطات ، والجهود المبــذولة فى بناء الخط ، والخدمات التى تقــدمها ادارة الخط ، وجوانب القصور فى الأداء .

ثم انتقلت الى الحــديث عن تنفيذ الخط الفرعى درعا/حيفــا ، موضحا أهميــة بنــاء ذلك الخط الفرعى ، والطبيعــة الجغرافيــة الصعبة للمنطقة التى بنى عليها الخط ، والدراسات التى أجريت لتحديد مساره ، ثم التنفيذ والصعوبات التى واجهت المهندسين وكيفية التغلب عليها . ثم تحدثت عن تنفيذ بنــاء القسم الثالث والأخير فى الأراضى الشامية ، وهو القسم بين عمان ومعان ، فألقيت الضوء على مسيرة الخط فى هذا القسم ، وعن عمليات البناء والانشاءات فيــه ، ثم عن الآثار التى ترتبت على وصول الخط الى معان .

وأما الفصل الخامس فقد خصصته للحديث عن (انشاء الخط فى الأراضى الحجازية) فتناولت فيــه تنفيذ القسم الرابع من الخط وهو الواقع بين معان وتبوك ، موضحا مسيرة الخط وأعمال البناء والتشييد

فى ذلك القطاع ، ثم الاحتفال بوصول الخط الى تبوك ومشاركة الصحف العثمانية فى هذا الاحتفال .

ثم انتقلت الى الحديث عن تنفيذ بناء القسم الخامس والأخير من الخط الحجازى ، الواقع بين تبوك والمدينة المنورة ، وقد نفذ هذا القسم على مرحلتين ، الأولى الى العلا حيث تم الاحتفال بافتتاح الخط عندها ، والثانية من العلا الى المدينة المنورة ، وقد تناولت بالحديث أعمال البناء والتشييد فى المرحلتين ، والجهود المضنية والشاقة التى بذلت ، والحماس الشديد للوصول بالخط الى المدينة المنورة بأقصى سرعة ، ثم استعرضت وقائع الاحتفال المهيب والرائع بوصول الخط الى المدينة المنورة ، ذلك الاحتفال الذى شاركت فيه جمهرة من كبار رجالات الدولة العثمانية ، وكبار المسئولين والاداريين فى الخط ، وممثلى الصحف المحلية والأجنبية ، وعدد كبير من الأجانب ، فضلا عن كبار أعيان الحجاز والجموع الغفيرة من المواطنين ، ثم ختمت هذا الفصل بالحديث عن تعيين المشير كاظم باشا (المدير العام للخط الحجازى) واليا على الحجاز ، مكافأة له وتقديرا لجهوده فى انجاز هذا العمل الاسلامى الكبير ، فضلا عن الأوسمة العالية التى منحها له السلطان عبد الحميد .

وقد أفردت **الفصل السادس** للحديث عن (القطاعات التى لم يتم بناؤها من الخط الحجازى) فتناولت فيه بالشرح والمناقشة تلك القطاعات التى كان مقررا انشاؤها ، ولكن لظروف مالية أو سياسية أو فنية لم يقدر لها التنفيذ ، رغم الدراسات والاحصائيات التى تمت بشأنها ، وكان أول هذه القطاعات بل وأهمها هو قطاع المدينة المنورة / مكة المكرمة لأنه الامتداد الطبيعى للخط الحجازى ، وببنائه يتم تحقيق الهدف المنشود من بناء الخط وهو تيسير الوصول الى بيت الله الحرام فى العاصمة المقدسة ، فاستعرضت مراحل التفكير فى بناء هذا القطاع ، والتى اتضح أنها بدأت منذ السنوات

الأولى لبنـــاء الخط الحجازى ، حيث كان هنـــاك اتجاه لبنـــاء هـــذا القطاع ليسير البنـــاء من الشمال والجنوب فى وقت واحد ، ووصلت فى حديثى الى سنة ١٩٠٨ ، حيث بدأت عمليات المسح لهـــذا القطاع وتحديد مسار الخط عليه ثم توقف العمل فيـــه • ثم انتقلت للحديث عن قطاع جده/مكة المـــكرمة ، موضحا كيف حظى هذا القطاع باهتمام ادارة الخط الحجازى ، لدرجة أنه لم يكتف بعمليات الدراسة والمسح لهذا القطاع ، وتحديد مسار الخط عليه ، بل جرى تقدير حجم العمل من بنـــاء الجسور والانشاءات الهندسية والأعمال الأرضية من الردم والتمهيد ، كما قـــدر حجم العمالة اللازمة لانجازه ، ونفقـــات بنـــاء الجسور والخزانات وتحسين ميناء جده ، هذا فضـــلا عن نفقات تسيير الخط ولوازمه من القاطرات والعربات ، بل أيضا حجم الفوائد المادية والمعنوية التى ستعود من تنفيـــذ بنـــاء ذلك القطاع ، وأخيرا تحدثت عن قطاع معان/العقبـــة موضحا مانتج عن الشروع فى تنفيذ بنـــائه من وقوع أزمة طابا بين الدولة العثمانية وبريطانيا صاحبة السيادة على مصر حينذاك ، وما وصلت اليه الأزمة فى النهاية من توتر العلاقات بين الدولتين ، حتى أصبح الصـــدام المسلح بينهما وشيكا ، ثم رضـــوخ السلطـــان عبد الحميـــد لمطـــالب بريطانيـــا ، وتوقف العمل فى هذا القطـــاع •

ثم أشرت فى نهـــاية هـــذا الفصل الى بعض الخطوط الفرعيـــة التى جرى التفكير فى بنـــائها ولـــكن عدل عنهـــا لعـــدم جـــدواها الاقتصـــادية حينذاك •

وفى الفصل السابع تنـــاولت بالحـــديث (المنشآت التى أقيمت على طول الخـــط الحجازى) فألقيت الضـــوء على تلك المنشآت التى أقيمت لادارة وتشغيل وصيانة الخط وحراسته ، كمكاتب الادارة العليا والمحطـــات والورش ، والمستودعات وسقائف الاصـــلاح ، وحظـــائر القطارات ومساكن الموظفين والعمال ، وبعض البيوت التى أقيمت لايواء

المسافرين ، هــذا فضـــلاً عن آبار وصهاريج الميـــاه وقلاع الحراسة ضد هجوم البـــدو ، كما أوردت جدولين باسماء المحطات التى أقيمت على طول الخط الحجازى ، موضحا فيهما المسافات بين تلك المحطات، وارتفاعها عن سطح البحر ، ومدى توفر الميـــاه بكل منها ، أحد هذين الجدولين سجله نائب القنصل البريطانى فى مرسين المستر لوازو سنة ١٩٠٦ م أثنـــاء بناء الخط والثانى سجله البتنونى فى رحلته الحجازية سنة ١٩١٠ م ، أى بعد الانتهاء من بنـــاء الخط بسنتين ، ثم عقـــدت مقارنة بين الجدولين ، ثم تحدثت بالتفصيل عن محطتى دمشق والمدينة المنورة باعتبـــارهما بداية الخط ونهايتـــه وكونهـــا أكبر محطتين على الخط ، فألقيت الضـــوء عليهما وعلى المنشآت الملحقة بهما ، ثم سجلت حقيقة هامة ، وهى أن الخط الحجازى قـــد تم افتتاحه عند المدينـــة المنورة وتشغيله قبل اتمام بنـــاء بعض المحطات الصغيرة . ثم ذكرت ثلاثة نماذج تفصيلية لبنـــاء بعض المحطات الهامة والصغيرة ، وأنهيت الفصل بالحديث عن مركز الحجر الصحى فى تبوك ، موضحا الخدمات التى كان يقدمها للحجاج ، وأوجه النقص والقصور فى تلك الخدمات .

وأما **الفصل الثانى** فقد خصصته للحديث عن (الصعوبات التى اعترضت بنـــاء الخط الحجازى وكيفية التغلب عليهـــا) ، فـــكان من أبرزها مشكلة العمالة ، فأوضحت الأسباب الحقيقيـــة الـــكامنة وراء ظهور تلك المشكلة ، وكيفية التغلب عليها بالاستعانة ببعض المهندسين الأوربيين خاصـــة الألمـــان ، وبعض العمال الفنيين خاصة من ايطاليـــا واليونان ، ثم الاستعانة بقوات الجيش العثمانى فى الحجم الأكبر من عملية بنـــاء الخط ، وقـــد أوردت احصائيات دقيقـــة بأعـــداد هـــذه القوات ، ونظـــام المـــكافآت التشجيعية التى كانت تصرف للعـــاملين فى الخط بصـــفة عامة . ثم انتقلت للحـــديث عن مشكلة المياه موضحا حجم هـــذه المشكلة ، وكيف أنها كانت من أكبر العوائق التى صادفت بنـــاء الخط وكيف استطاعت ادارة الخط التغلب على هـــذه المشـــكلة مرحليا ، حتى تمكنت فى النهـــاية من التغلب عليها بصفة نهائيـــة ، ثم

استعرضت مشكلة السيول التى كانت تشكل خطورة حقيقية على الخط أثنــاء عملية البنــاء وبعدها ، حيث كانت تجتــاح الخط فتــدمره ، وكيفية معالجــة هــذه المشكلة ببنــاء الجسور والبرابخ ، ثم مشكلة الرمال المتحركة التى واجهت بنــاء الخط حيث كانت تعرض صــلابته للخطر ، وقــد تؤدى الى انقطاع الحركة على الخط ، نتيجــة تحرك القضبان من مكانها ، فأوضحت كيفية التغلب على هذه المشكلة بالعمل على تماسك هذه الرمال وتثبيتها لتــدعيم صلابة الخط ، وقد استفادت الادارة الفنية فى الخط فى علاج ذلك من التجربة الروسية فى معالجة هذه المشكلة التى واجهتهم عند بناء خط قزوين • ثم تحدثت عن مشكلة الوقود موضحا حجم هذه المشكلة لا بالنسبة لتسيير القطارات فحسب ، بل أيضــا فى اســتخداماتها المختلفــة ، كطهى الطعــام وخبز الخبز للعمال ، وتدفئــة المحطات والانارة ، ثم بينت كيفية التغلب على هذه المشكلة ، وأخيرا تنــاولت مشكلة تأمين الخط ومنشآته ضــد هجمــات العربان ، موضحا كيف قاسى العــاملون بالخط من هذه المشكلة ، حيث لم يكتف هؤلاء العربان بالهجوم على الخط ومنشآته ونزع قضــبانه ، بل كانوا يهاجمون المسافرين ويسلبونهم أموالهم ومتاعهم بل ويقتلونهم ، هذا فضــلا عن مهاجمتهم للمهنــدسين المــكلفين بعمليــــات المسح والدراسات للخط ، بحيث لم يسلم من هجماتهم المشير كاظم باشا المدير العام للخط الحجازى نفسه ، رغم وجود القوات العسكرية المسلحــة المرافقــة له ، فأوضحت كيفية معالجة هــذه المشــكلة ، وذلك باقامة القــلاع الملحقة بالمحطات وتزويدها بالجنود للمراقبــة والحراســة ، وأيضــا بتنظيم الدوريات لتأمين ســلامة الخــط من هجمــات هؤلاء العربان •

وقــد أفردت **الفصل التاسع** للحــديث عن (تشــغيل الخط) ، ولكننى قبل الحــديث عن التشغيل رأيت أن أسجل حقيقة هامة ثبتت لدى من خلال كتابتى لهــذا البحث ومن خلال الوثائق التى تحت يدى ، وهى أن الخط الحجازى كان أقل الخطوط الحديدية العثمانيــة تــكلفة

وأسرعها انجازا ، وذلك بالمقـارنة بالخطوط الحـديدية الأخرى التى أنشئت داخل الدولة العثمانية على أيدى شركات أجنبيـة ، موضـحا العوامل الحقيقيـة الـكامنة وراء ذلك • ثم انتقلت للحديث عن ادارة الخط موضحا مدى اسهام العنـاصر الوطنيـة فى ادارة الخط بجانب الاستعانة بالأجانب فى الوظائف الفنيـة والادارية الـكبرى ، وأثر ذلك فى ارتفـاع كفاءة تشغيل الخط •

ثم تحدثت عن معدات تسيير الخط التى ثبت بالوثائق توفرها للخط الحجازى ، مما يؤكد أن الخط الحجـازى قـد توفـر له من الآلات والأدوات والقاطرات والعربات والشاحنات وعربات الصهاريج ، ماجعله يؤدى دوره كأحسن مايكون الأداء •

ثم تعرضت بعد ذلك للتآمر الاسـتعمارى على الخط الحجازى ، موضحا دور كل من انجلترا وفرنسا فى ذلك ، حيث قامت انجلترا منذ بداية انشاء الخط بوضع العقبـات والعراقيل أمامه ، والتشكيك فى نجاحه وجدواه ، وحيث قامت فرنسا بوضع العقبـات فى البداية ، ثم حاولت قبيل الحرب العالمية الأولى السيطرة على الخط ، وجنى ثماره لحسابها منتهـزة فرصـة الأزمة المـالية التى كانت تمر بهـا الدولة العثمانيـة •

وفى نهـاية الفصـل تحـدثت عن المؤامرة الـكبرى على الخط الحجازى ابان الحرب العاليـة الأولى موضـحا دور بريطانيـا فى التحريض على تدميره وتخريبه ، وقـد ناقشت مزاعم بعض الـكتاب الأجانب الذين ادعوا أن العرب هم الذين دمروا الخط أثنـاء الثورة العربيـة لأنهم اعتبروه هدفا عسكريا بالدرجة الأولى ، ورددت عليهم ادعاءاتهم ، ثم أوضحت الآثار الاقتصادية السلبية التى نجمت عن تدمير الخط وتعطيله •

وفى الفصل العاشر تنـاولت (النتائج التى ترتبت على بناء سكة حديد الحجاز) فتحدثت أولا عن النتـائج الاقتصـادية التى تحققت

ببنــاء الخط موضحا بالاحصائيات كيف ازدهرت الحركة التجارية بين الشام واقليم الحجاز ، وكيف كانت فى نمو مستمر ، وكيف أن موارد الخط قبل الحرب العالميــة الأولى قــد حققت — بعــد تنزيل كافــة النفقات — فائضــا فى ميزانية الخط وليس عجزا ، كما يذهب بعض الباحثين ، وكيف أصبحت دمشق أكبر مركز تجارى فى بلاد الشام . وكذلك حيفــا التى أصبحت مينــاءا نشطا ينمو باضطراد نتيجة تجارة الصــادر والوارد عن طريقــــه ، هــذا فضــــلا عن ازدهار اقليم الحجاز بعــامة ، والمــدينة المنورة بخاصــة اقتصاديا ، نتيجــة كثرة الزوار لسهولة المواصلات ، وتنشيط الحركة التجارية بها .

ثم تحدثت ثانيا عن النتــائج العمرانية موضــحا بالوثائق كيف شهدت مدينــة حيفا أعظم نمو عمرانى فى تلك الفترة ، أما المدينــة المنورة فقــد كانت أكثر المنــاطق تأثرا من الناحية العمرانية ، فقــد اتسعت رقعــة العمران بها ، كما ارتفع عدد سكانها ارتفاعا ملحوظــا أثنــاء تشغيل الخط ثم انخفض بعد توقفــه ، أضف الى ذلك دخول الــكهرباء اليها مع افتتــاح الخط بها ، وجعلها محافظة مستقلة مرتبطة بوزارة الداخلية العثمانية رأسا وليست تابعــة لولاية الحجاز ، هــذا فضــلا عن ظهور مجتمعات عمرانيــة جديدة على جانبى الخط ، وكان من أبرز مظــاهر العران على طول الخط الحجازى هو انشــاء مكاتب بريدية فى المــدن الواقعــة على الخط ، بعــد أن كان لايوجد فى اقليم الحجاز سوى مكتب بريد واحد فى جده .

وأما عن النتــائج السياسية فقــد أبرزت كيف أن بنــاء الخط الحجازى قــد أثار مشاعر المسلمين فى شتى أنحاء العالم ، فتدفقت التبرعات على الخط من كل مكان ، فضــلا عن التفــاف المسلمين حول الخلافة ، الأمر الذى وضع فــكرة الجامعة الاسلامية موضع التنفيذ ، وجعلها حركة سياسية عملية بعــد أن كانت مجــرد فــكرة . وهــذا ما أثار فزع الدوائر الاستعمارية ، وجعلها تتجه الى تدبير المؤامرات للاطاحة بالسلطان عبد الحميد ، وتمزيق أوصال الدولة العثمانية .

وأخيرا تحدثت عن النتـائج العسـكرية ، فأبرزت حقيقـة هامة وهى أن ظهور نتـائج عسكرية لسكة حديد الحجاز ، لايتنـاقض ولا يتعارض مع ماسبق أن قررناه من أن بواعث بنـاء الخط كانت دينيـة سياسية ، حيث أن هـذه النتـائج العسكرية كانت من قبيل استثمار امكانات الخط فى نقل القوات العسكرية العثمانيـة ، لأن ثمـة فرق جوهرى بين الهـدف أو البـاعث وبين النتيجة التى قـد لاتكون فى الحسـبان أحيـانا حيث أن ظهور نتـائج لأى مشروع لايسـتلزم بالضرورة أن تكون تلك النتـائج من بين أهـداف أو بواعث اقامة ذلك المشروع • ثم استعرضت بالاحصائيات الموثقة الحالات التى استخدم فيها الخط الحجازى فى نقل القوات العسكرية العثمانية — ابان بنـاء الخط أو بعد اتمام بنـائه — الى جنوب الجزيرة العربية أو وسطها، الأمر الذى يمكننا معه القول أن بنـاء الخط الحجازى قـد أسهم فى توطيد سلطة الدولة فى المنـاطق الثائرة ، وفى التصـدى للمؤامرات والدسائس الانجليزية فى البحر الأحمر وغربى الجزيرة العربية ، هذا فضـلا عن توفير الحمـاية للأماكن المقـدسة الاسـلامية ضـد أى اعتداء أجنبى ، ثم ألمحت فى نهاية الفصل الى ظهور بعض النتـائج الفكرية التى واكبت تشغيل الخط الحجازى •

وقد خصصت **الفصلين الحادى عشر والثانى عشر** للحـديث عن (مدى الاستفادة من الخط الحجازى فى موسم الحج) وذلك بنقـل حجاج الشمال والشرق والغـرب الاسـلامى عن طريق سـكة حديد الحجاز •

فأفردت **الفصل الحادى عشر** للحديث عن (نقل حجاج الشمال والشرق الاسـلامى) موضـحا كيف اتجـه حجاج العراق والشـام والحجاج الأكراد والأتراك وحجاج شرق أوربا الى استخدام سكة حديد الحجاز فى رحلتهم الى الأراضى المقدسة ، حيث صار هؤلاء الحجاج يتوافدون الى دمشق بوسائلهم الخاصـة ثم يستقلون القطار الحجازى

الى المــدينة المنورة ، بعــد أن كانوا يسلــكون فى رحلتهم الدروب المختلفــة البرية والبحرية ، كما أشرت الى استخدام المحمل الشــامى للخط الحجازى ، كما أوضحت أن الخط الحجازى لم يقتصر الاستفادة منه على نقل الحجاج من الشــام الى المــدينة المنــورة ، بل أمكــن الاستفادة منه أيضــا فى انتقــال الحجاج من مكة الى المدينة ، عن طريق ذهابهم الى جده ومنها بحرا الى مينــاء الوجه شمالى المــدينة المنورة ثم ينتقلون برا الى محطة العــلا حيث يركبون الخط الحجازى الى المــدينة ، وذلك تفاديا لهجمات العربان المستمرة على الطرق البرية بين مكة والمــدينة وينبع والمــدينة ، ثم تحدثت عن استخدام المحمل المصرى والحجاج المصريين لسكة حديد الحجاز ، وموقف بريطانيــــا المعــارض لذلك ، ثم موافقتها فى النهــاية على اســتخدام الحجاج المصريين للخط الحجازى فى رحلة الذهاب فقط ، أما فى العودة فيركبون السفن من جده الى السويس مرورا بمركز الحجر الصحى فى الطور ، ثم أفردت حديثــا خاصــا عن استخدام الحجاج الروس لسكة حديد الحجاز ، موضحا النظم واللوائح التى وضعتها الحكومة الروسية لذلك ، والتى ضمنت بها راحة الحجاج والاقتصاد فى الوقت والنفقات .

أما الفصــل الثــانى عشر فقــد خصصته للحــديث عن (نقل حجاج المغــرب الاســلامى) موضــحا كيف أن شركة ســكة حديد دمشق/حماه الفرنسية هى التى بادرت بتقديم مذكرة لوزير الخارجية الفرنسية تطلب منه مساعدة الحكومة الفرنسية بالسعى لدى المسئولين فى تونس والجزائر ومراكش لتوجيــه حجاجهم الى بيروت ليستخدموا الخط الفرنسى منها الى دمشق ثم يستقلون القطار الحجازى الى الأماكن المقدسة ، وكيف استجابت الحكومة الفرنسية لطلب الشركة ، فأحالت مذكرتها الى المقيم الفرنسى فى تونس لدراستها من جهة ، وطلبت من وزير الداخلية الفرنسى دراسة الموضوع واتخاذ اللازم بصــدده من جهة أخرى ، ثم طلبت الخارجية — بنــاء على اقتراح وزير الداخلية — من القنصل الفرنسى فى جده كتابة تقرير مفصل فيــه مقــارنة بين

الطريقين ، الطريق البحـرى السويس/جـده ، وطريق بيروت ، ثم استعرضت بالاحصائيات تقرير مسيو مورى رئيس القنصلية الفرنسية فى جده ، الذى عقد فيـه مقارنة بين الطريقين ثم اقترح فى نهـاية تقريره امكانية استخدام الحجاج المغـاربة طريقـا مشتركا يجمع بين الطريقين حيث يمكن لهؤلاء الحجاج استخدام طريق السويس/جده فى ذهابهم الى مكة ، ويستخدمون فى العودة طريق سكة حـديد الحجاز من المدينة الى دمشق ومنها على الخط الفرنسى الى بيروت ثم يبحرون الى بلادهم • كما أوضحت كيف أن شركة سكة حديد دمشق/حمـاه الفرنسية قامت من جانبها بعمل دراسـة مستفيضة حول الطرق التى يمكن أن يسلـكها الحجاج المغـاربة فى طريقهم الى الأراضى المقدسة وفى عودتهم ، وعقدت المقـارنات بين طريقى بيروت والسويس/جده البحرى ، موضحة المزايا التى يتمتع بها الحجاج فى حالة استخدامهم طريق بيروت ، ثم توصلت الشركة فى نهـاية دراسـتها الى اقتراح باستخدام الطريق المشترك الذى يجمع بين الطريقين ، بعد عقد مقارنة بينـه وبين الطريق البحرى الخالص ، لاسيما وأن تكالفه لاتزيد عن نفقات الطريق البحـرى ذهابا وايابا ، فضـلا عن جمعـه بين مزايا الطريقين ، وهو نفس الاقتراح الذى اقترحه مسيو مورى قنصل فرنسا العـام فى جده ، ثم ألقيت الضـوء بصـفة عامة على مدى أهميـة سكة حـديد الحجاز بالنسبة لحجاج المغرب الاسـلامى ، فى ضـوء اهتمامات الحكومة الفرنسية باعادة تشغيل الخط الحجازى بعد تدميره فى الحرب العالمية الأولى، ثم ختمت الفصل بالحديث عن موقف سلطات الأمن الفرنسية من بعض الحجاج الجزائريين الذين اتهمتهم الحكومة الفرنسية باستغلال موسم الحج فى التنـديد بالاسـتعمار الفرنسى فى الجزائر •

وفى الفصل الثالث عشر — تحدثت عن (سكة حديد الحجاز بعد الحرب العـالمية الأولى من سنة ١٩١٩ الى الوقت الحاضر) ، فألقيت الضوء على تقسيم الخط — بعد انسحاب العثمانيين من الشام ودخول

الحلفـــاء — حيث استولت بريطانيـــا على القسم الفلسطينى ، كمـــا استولت الحكومة الفيصلية على القسم الســـورى ، بينما ظل القسم الحجازى تحت سيطرة حكومة الحجاز الهاشـــمية ، ثم تحـــدثت عن محاولات اصـــلاح الخط وتشغيله فى عهد الهاشميين ، موضحا نجاح تلك المحـــاولة بصـــورة مؤقتـــة نظرا لقلة الأموال ، مما نتج عنـــه ضعف كفاءة الخط ثم تعطيله بعـــد ذلك • ثم انتقلت للحديث عن القسم السورى من الخط الحجازى ابان الانتـــداب الفرنسى ، موضحا كيف عهدت حكومة الانتـــداب بادارة هـــذا القسم الى شركة سكة حـــديد دمشق/حماه الفرنسية ، تعويضا لها عن خسائرها ابان الحرب ، وكيف أن هـــذا التصرف من قبل حكومة الانتـــداب مخالف للقواعـــد التى قررها مؤتمر الصلح ، فضـــلا عن أن الخط الحجازى وقف اســـلامى لا يجوز المســـاس به • ثم أعقبت ذلك بالحـــديث عن عـــودة القسم السورى من الخط الى الادارة العربيـــة بعد الحرب العالمية الثانية ، وعما حققه من ازدهار فى ظل الادارة العربية •

ثم انتقلت بعـــد ذلك الى الحـــديث عن الخـــط الحجـــازى فى المؤتمرات الدولية ، فقمت باستعراض تلك المؤتمرات التى أدرج ضمن موضوعاتها بعض مشاكل الخط الحجازى بهدف معالجتهـــا ، ابتـــداءا بمؤتمر لوزان سنة ١٩٢٣ ، الذى اتفقت فيـــه كل من انجلترا وفرنســـا على تأليف لجنـــة عليا من المسلمين لادارة الخط الحجازى والعمل على اصلاحه ، ومرورا بمؤتمر الآستانة سنة ١٩٢٤ الذى تقرر فيـــه تقسيم الخط ، ومؤتمر باريس سنة ١٩٢٥ الذى احتجت فيـــه مملكة الحجاز على مالحقها من ظلم بسبب اقرار مبدأ توزيع الديون على نسب طول الخط ، ثم المؤتمرات التى عقدت تبـــاعا لبحث موضوع اصلاح الخط واعادة تسييره ، مثل مؤتمر حيفا سنة١٩٢٨ الذىعملت انجلترا وفرنسا على اخفـــاقه ، والمؤتمر الاســـلامى فى بيت المقـــدس سنة ١٩٣١ ، ومؤتمر سنة ١٩٣٤ ، موضحا كيف أخفقت تلك المؤتمرات فى الوصول الى نتـــائج ايجابية فى هذا الصدد •

ثم انهيت هـذا الفصل بالحـديث عن مباحثـات اعادة تسيير الخط الحجازى بعـد الحرب العـالمية الثانية ، وهى المبـاحثات التى جرت بين الدول ذات العـلاقة بالخط (سـوريا والأردن والمملكة العربيـة السعودية) لتحقيق ذلك الأمل الذى ظل يداعب خيال ملايين المسلمين سنوات طويلة ، فأوضحت أن بداية تلك المحادثات كانت تنفيذا لتوصية مؤتمر المواصـلات الذى عقـد فى لبنـان سنة ١٩٤٦ بأن تقوم الدول ذات العـلاقة بالخط بدراسة أحواله والاتفاق على اعادة تسييره ، وألقيت الضـوء على المبـاحثات التى تمت فى دمشق سـنة ١٩٤٧ ، والتى تمخضت عنها تشكيل لجان ودراسـات لأحوال الخط وتقدير لنفقـات اصـلاحه ، ثم توقف التنفيذ نظرا لحـدوث كارثة فلسطين سنة ١٩٤٨ ، ثم استئناف المبـاحثات سنة ١٩٥٤ ، ١٩٥٥ فى الرياض ، والتى نتج عنهـا عقـد اتفـاق بين الحكومات الثلاث على اعادة الخط ، ورصـد مبلغ مليونى ليرة سورية تبرعت بهما السعودية لعمل الدراسات اللازمة ، ثم توقف العمل نتيجة لظروف سياسية ، ثم استئناف المبـاحثات مرة ثانية سنة ١٩٦٦ م واتخاذ القرارات وانعقاد اللجان ثم التوقف مرة أخرى نتيجة أحداث ١٩٦٧ م التى أفقدت الأمة العربية توازنها ، ثم استئناف المبـاحثات مرة ثالثة بعد انتصار العاشر من رمضان ١٣٩٣هـ / أكتوبر ١٩٧٣ م ، واجتماع كلمة الأمة العربيـة من جديد ، فكانت المبـاحثات بين الدول الثلاث ذات العـلاقة بالخط خلال عام ١٩٧٨ م وأوائل عام ١٩٧٩ ، حيث تم الاتفاق على انشـاء خط جديد عريض بين الدول الثـلاث ، واختيـار احـدى الشركات العالمية لعمل الدراسات اللازمة التى استغرقت عامين ، وخـرجت فى عشرين مجلدا مطبوعة ومزودة بالخرائط والتخطيطـات والمصـورات اللازمة ، وقـدمت فى مارس ١٩٨١ الى الهيئـة العليا للخط الحديدى الحجازى ، وكانت نتـائجها كلها ايجابية ، ثم أوضحت كيف أن تلك الجهود التى بـذلت على مدى خمس وثلاثين سنة قـد ضـاعت فى النهاية سدى ، ولم يقـدر لهـذا الأمل أن يتحقق ، بل خمدت جذوته حينما بدت قطوفه دانية .

وقــد أفردت **الفصل الرابع عشر** والأخير للحديث عن (أهميــة اعادة تسيير الخط الحجازى) فبسطت الحــديث عن أهميــة الخط فى مجال نقل الحجاج فى الوقت الحاضر ، موضــحا أن الخط لم يفقــد أهميته فى هــذا المجــال ، على الرغم من ظهور وسائل النقل الحديثة والسريعة كالطيران مثلا ، وذلك بالنسبة لحجاج الأقطــار الشاميــة (سوريا ولبنـــان والأردن وفلسطين) وبعض الحجاج الأتراك الذين لايزالون يستخدمون وســائل النقــل البرية فى ذهابهم الى الأراضى المقــدسة ، كما تحــدثت عن أهميــة الخط فى المجــال الاقتصــادى فأبرزت بالاحصائيات نشاط حركة النقل التجارى والسياحى بين الأردن وسوريا على القسم غير المعطل من الخط الحجازى ، ومدى ماتحققه من عائد اقتصــادى للخط ، كما أبرزت بالاحصائيات أيضا نشاط الحركة التجارية والسياحية بين الدول الثــلاث ذات العــلاقة بالخط ، وكذلك نشاط تجارة المرور (الترانزيت) التى تمــر عبر ســوريا الى كل من الأردن والسعودية ، وحجم هــذا النشاط ، ونمــوه المضــطرد عبر السنوات المختلفة مما يؤكد الجــدوى الاقتصــادية ، فى حالة اعادة تسيير الخط الحجازى ، واستخدامه فى هــذه الأنشــطة التجــارية والسياحية ، وما يحققه من توفير فى نفقــات النقل نتيجة استخدام السكة الحديد بدلا من السيارات .

ثم انتقلت للحــديث عن أهميــة اعادة الخط بالنسبة للمملــكة العربية السعودية بصــفة خاصــة ، لاسيما وأن القســم المعطل من الخط الحجازى هو الجزء الواقع داخل السعودية ، بينمــا الأجــزاء الأخرى فى ســوريا والأردن تستخدم بالفعل حتى اليوم ، فأبرزت الفوائد التى تعود على الملــكة العربيــة السعودية بصــفة عامة فى حالة اعادة تسيير الخط الحجــازى ، والتى تتمثــل فى اعادة الروابط الاقتصــادية الوثيقــة بين الشام واقليم الحجاز ، فضلا عن انتشار العمران وظهور مجتمعات عمرانيــة جديدة على جانبى الخط ، وتنشيط الحركة السياحية فى المنــاطق الأثرية على امتداد الخط ، هذا فضــلا

عن تحقيق التكامل المنشود فى وســائل النقل بين المنطقتين الشرقيــة والغربيــة ، حيث توجد خطوط حديدية فى شرق المملــكة ، وما يستتبع ذلك من تنشيط موانىء البحر الأحمر وربطها بموانىء الخليج • وعن مدى حاجة المملــكة العربية السعودية الى هذا الخط الحديدى ، ومدى استفادتها منه داخليا ، وأفضليته على استخدام السيارات والشاحنات فى النقل التجارى ، أبرزت بالاحصــائيات مدى مايحققه اعادة تسيير هذا الخط من فوائد فى مجال الحركة التجارية المتزايدة فى المملــكة ، وخاصــة عن طريق لبنـــان ، وفى المجــال العمرانى والزراعى ، وفى مجال حركة نقل الركاب ، حيث يمثل الخط وسيلة نقل سريعة ومريحة وآمنة وقليلة النفقات ، الأمر الذى يحقق سيولة فى الحركة التجارية ، ورخص فى أســعار البضــائع المستوردة بصــفة خاصة ، وفى نهــاية الفصل عرضت بايجاز الفوائد الاقتصــادية والعمرانيــة التى يحققهــا اعادة تسيير الخط الحجازى بالنسبة للدول الثــلاث ذات العـــلاقة بالخط مما يؤدى الى ازدهارها وتقدمها •

وفى الخاتمة أبرزت الجديد — وكل البحث جديد — الذى ظهر فى هــذا البحث ، مما يثرى تاريخ الدولة العثمانيــة ، وتاريخ الاســلام الحــديث بجلائل الأعمــال ، والمــكتبة التاريخيــة الاســلامية بكل نافع وجــديد •

وما توفيقى الا بالله عليه توكلت واليه أنيب ، فهو — جل شأنه — من وراء القصد وهو يهدى ويوفق ويثيب •

المدينة المنورة فى : غرة رمضان ١٤٠٤ هـ **دكتور السيد محمد الدقن**
أول يونية ١٩٨٤ م

الفصل الأول

طرق الحج والصعوبات التى كان يلاقيها الحجاج
قبل بنـــاء خط سكة حـــديد الحجاز

ـــ أولا ـــ طريق الحج العراقى

ـــ ثانيا ـــ طريق الحج المصرى

ـــ ثالثا ـــ طريق الحج الشامى

ـــ الصعوبات التى كان يلاقيها الحجيج قبل بناء سكة حديد الحجاز :

١ طول المسافة ٢ ـــ المـــاء ٣ ـــ الأمن ٤ ـــ وسيلة السفر

٥ ـــ المـــكوس ٦ ـــ معاملة العربان الجمالة للحجاج

ـــ المشاق التى يلاقيها الحجاج ولقب الحاج عند عامة المسلمين

قبل أن نتحدث بالتفصيل عن سكة حــديد الحجاز الحميدية التى تعد أعظم مفخرة اسلامية للسلطان عبد الحميد الثانى ، بل أعظم عمل اســـلامى عرفه التاريخ الحديث فى مطلع القرن العشرين ، يجدر بنا أن نلقى الضوء بصورة سريعة على دروب الحجيج قبل بنـــاء هذا الخط المقــدس ، وعلى الصعوبات التى كان يلاقيها ضيوف الرحمن أثنـــاء تلك الرحلة المقــدسة ، وذلك حتى يتضح لنـــا ذلك الجهد الخارق الذى بذله هذا السلطان فى سبيل تذليل العقبـــات وتأمين ســـلامة حجاج بيت الله الحرام •

وسوف نتحدث فى هذا الفصل — بايجاز شديد عن ثلاثة من أهم طرق الحجيج التى كانت مطروقة حينذاك وهى : طريق الحج العراقى، وطريق الحج المصرى ، وطريق الحج الشامى ، كما سوف نتحدث عن أهم الصعوبات التى كانوا يصادفونها فى رحلتهم •

أولا — طريق الحج العراقى :

وهذا الطريق هو الذى يطلق عليه المؤرخون والجغرافيون « درب زبيدة » نسبة الى السيدة زبيـــدة بنت جعفر بن أبى جعفر زوجـــة الخليفة العباسى هارون الرشيد نظرا لمـــا قامت به هذه السيدة الجليلة من جليل الأعمال على طول هذا الدرب ، فقـــد اهتمت بتوفير الميـــاه للحجيج على طول الطـــريق ، فأمـــرت بحفر الآبار واقامة الصهاريج والخزانات ، وتشييد العديد من المبـــانى لتقديم الخـــدمات لحجاج بيت الله الحرام فى المحطات المختلفة ، ولعل « عين زبيدة » الشهيرة

أوضـــح دليل على ذلك ، ومن ثم فـــلا غرو أن يحمل هـــذا الطـــريق أسمها (١) .

ويبـــدأ هـــذا الطريق من الـــكوفة بالعراق الى مكة المـــكرمة ، ويمتد على مسافة تقرب من ١٣٠٠ كيلومتر ، وقـــد عرف هذا الطريق قبل الاســـلام باسم « طريق الحيرة / مكة المـــكرمة » وكانت الحيرة على بعد ثلاثة أميال من موضع الـــكوفة حاليـــا ، ثم حلت الـــكوفة محلها مع اشراقة الاســـلام على بلاد العراق فى عهد الخليفة الثانى عمر بن الخطاب رضى الله عنه ، وقـــد ازدهر طريق الـــكوفة / مكة المكرمة والمدينة المنورة بازدهار الفتوح الاسلامية فى المشرق وبانتقال الحكم الى العباسيين واتخاذ بغداد عاصمة للدولة الاســـلامية حيث ازداد عدد الحجاج زيادة هائلة ، بل وتسابق الخلفاء العباسيون فى مجال أعمـــال الخير على هـــذا الطريق وصيانته واصلاحه ، ولم يقتصر هـــذا التسابق والتنـــافس على الخلفـــاء بل تعداهم الى زوجاتهم ، وقـــد برز فى هذا الميدان السيدة الخيزران زوج المهدى وأم الرشيد والسيدة زبيدة زوج الرشيد ، فقد اهتم هؤلاء جميعا بتشييد الـــكثير من المبـــانى ، واقامة الخزانات والصهاريج والبرك وحفر الآبار على طول الطريق ، وقـــد بلغ من اهتمام الخلفـــاء أن يأمر أبو العبـــاس السفاح بتسجيل علامات الأميـــال وبنـــاء المنـــارات وايقـــاد النيران عليها ليلا لهداية حجاج بيت الله الحرام فى مسيرتهم عبره ، وأن يأمر المأمون بزرع جانبى الطريق من بغـــداد الى مكـــة المـــكرمة ، بل الأغرب من كل ذلك أن تنهج بعض وصيفات البيت العبـــاسى منهج الخلفـــاء فى الاهتمام بطريق الحج ، « فخالصة » وصيفة الخيزران أم الرشيد تقوم — بالاضـــافة الى اهتمامها بانشاء البرك والخزانات العـــديدة — بالانفاق من مالها على رصف وتمهيد بعض المواضع من

---

(١) الحربى — أبو اسحاق ابراهيم بن اسحاق بن ابراهيم — المناسك وأماكن وطرق الحج ومعالم الجزيرة ، تحقيق حمد الجاسر ، دار اليمامة/ الرياض ١٣٨٩ هـ ص ص ٢٨٢ — ٣٢٠ .

الطريق حيث تكثر الأوحال التى يتأذى منها الحجاج فى موسم الأمطار، فتأمر مائة من الرقيق باقامة رصيفين من الحجارة ثم تعتقهم مقـابل ذلك .

ولقد بلغ من اهتمام الدولة العباسية بالعنـاية بطريق الحج أن جعلها تعين الولاة للاشراف عليه لتوفير الأمن والطمأنينـة لضـيوف الرحمن ، أو أن يوضع الطريق تحت امرة أقرب الولاة له ، ومن هؤلاء الولاة يقطين بن موسى وأخوه أبو موسى ، وجعفر بن سليمان بن على ومحمد بن سليمان ومحمد بن عبد الملك الأسدى ، وقد قام هؤلاء الولاة بالعديد من الاصلاحات على طريق الحج العراقى هم وغيرهم (٢) .

ويصف لنـا الرحالة ابن جبير الذى رافق موكب الحج العراقى قرب نهاية القرن السادس الهجرى عام ٥٨٠ هـ هـذا الطريق بقوله : « ... هذه المصـانع والبرك والآبار والمنازل التى من بغداد الى مكة المـكرمة هى من آثار زبيـدة ابنة جعفر بن أبى جعفر زوج هارون الرشيد ... فأبقت فى هذا الطريق مرافق ومنافع ينعم بهـا وفد الله تعالى كل سنة ... وبهذه المحـلة العراقيـة بين مانضم اليهـا من الخراسانيـة والمواصلة وسائر الآفاق من الواصلين صحبة أمير الحج العراقى جمع لا يحصى عدده الا الله تعالى ... » (٣) .

أما عن منازل طريق الحج العراقى فقـد كان من المعتـاد أن تبدأ مسيرة قوافل الحجيج فى اليوم الرابع من ذى القعدة لتصل الى مكة المـكرمة فى اليوم الخامس من ذى الحجة حيث تستغرق الرحلة حوالى شهر ينزل خلالها الحجاج فى محطات (منازل) للاستراحة والتزود

---

(٢) سيد عبد المجيد بكر ، الملامح الجغرافية لدروب الحجيج ، ط١ ، تهامة ، جده ، المملكة العربيـة السعودية ، ١٤٠١ هـ / ١٩٨١ م صص ١٧ — ٢٠ .

(٣) ابن جبير — أبو الحسن محمد بن أحمد ، الرحلة ، دار صـادر للطباعة والنشر ، بيروت ١٣٨٤هـ / ١٩٦٣ م ص ١٨٥ .

بالمــاء والزاد ، وكانت هــــذه المنــازل منتشرة على طول الطريق ، منها المنــازل الرئيسية المزودة بكافة الخدمات التى يحتاجهــا الحجيج أثنــاء رحلهم المبــاركة ، هذا بالاضافة الى العديد من المنازل الصغيرة التى كانت تسمى « بالمتعشى » وعددها يفوق عدد المنــازل الرئيسية التى اختلف الرحالة فى ذكر عــددها وفى ترتيبهــا اختــلافا يسيرا . وخلاصــة ما يمكن ذكره عن هــذه المنــازل الرئيســية لطريق الحج العراقى هى :

الــكوفة — القادسية — العذيب — مغيثة — القرعاء — واقصة — العقبة — القاع — زبالة — الشقوق — البطــان — الثعلبيــة — الخزيمية — الأجفر — فيد — توز — سميرا — الحاجر — النقرة — معيثة الماوان — الربذة — السليــلة — عمق — معدن بنى سليم — الأفيعية — المسلح — غمرة — ذات عرق — بستان ابن معمر — مكة المــكرمة (٤) .

أما عن محمل الحج العراقى فنظرا لاهتمام خلفــاء بنى العباس بربط شرق العــالم الاســلامى بالبقــاع المقدسة ، فضــلا عن ربط عاصمتهم بغــداد بالحرمين الشريفين ، وحرصهم على تنمية الروابط الدينيــة مع الأماكن المقــدسة ، فقــد عنوا بالاصلاحات والمنشآت العمرانيــة بالمــدينتين المقدستين (مكة المــكرمة والمدينة المنورة) ، وبالطريق الذى يربط بينهما وبين عاصمتهم — كما سبق أن أشرنا — كما حشدوا امكاناتهم المادية لخروج مواكب المحمل العــراقى ســنويا بصورة منتظمة تحمل الهــدايا الى الحرمين الشريفين ، وقد بلغ حرص خلفــاء بنى العبــاس على خــروج الموكب فى أبهى صــورة أن كان هؤلاء الخلفــــاء يخــرجون حاجين على رأس تلك المواكب فى معظم الأحيــان ، حتى لقــد حضر الخلفــاء الأوائل فى السنوات الستين

(٤) انظر : سيد عبد المجيد بكر ، المرجع السابق، ص ص ٢٣—٢٦ .

الأولى حوالى ثلثى مواسم الحج ، ومن ثم فلا غرابة أن يكون المحمل العراقى أعظم المحامل فى العصر العباسى الأول ، حيث كان يخرج مزينا بالحرير ومرصعا بالذهب واللؤلؤ ، حتى بلغت تكاليف زينته فى أحد المواسم (٢٥٠٠٠٠) دينارا من الذهب [٥] .

وقد حج المنصور فى خلافته ست مرات ، كما حج المهدى مرتين ، بينما حج هارون الرشيد تسع مرات ؛ وفى كل مرة كان الخليفة العباسى يتولى امارة الحج ويقود بنفسه قافلة الحجيج ، ومن ثم فقد كانت مواكب الخلفاء تخرج فى أبهى صورها ، ولم يقتصر هذا الأمر على الخلفاء بل تعداهم الى كريمات البيت العباسى ؛ فلقد حجت السيدة الخيزران أم الرشيد فى سنة ١٧٣ هـ وشيدت المبانى بالحرمين الشريفين وأنفقت أموالا طائلة على العديد من الاصلاحات بالطريق العراقى ، وكذلك السيدة زبيدة زوجة الرشيد التى لها شهرة كبيرة فى مجال الاصلاحات والمنشآت التى حملت اسمها فى صفحات التاريخ [٦] .

وهكذا ظل طريق الحج العراقى مايزيد على ثلاثة عشر قرنا يؤدى مهمته فى وصول الحجيج من بلاد ما وراء النهر ، وبلاد فارس والعراق وشمال شرقى الجزيرة العربية الى الأماكن المقدسة حتى تغيرت وسائل المواصلات ففقد الطريق أهميته من الناحية العملية ، وان كانت الآثار على الطريق ظلت ماثلة للعيان تنطق بما قدمه هذا الطريق من خدمات جليلة لحجاج بيت الله الحرام عبر التاريخ .

---

(٥) ابراهيم رفعت باشا ، مرآة الحرمين ، أو الرحلات الحجازية والحج ومشاعره الدينية ، الطبعة الأولى ، مطبعة دار الكتب المصرية ، القاهرة ١٣٤٤هـ / ١٩٢٥م حـ٢ ص ٣٠٤ .

(٦) سيد عبد المجيد بكر ، المرجع السابق ص ٢٧ .

ثانيا — طريق الحج المصرى :

وقــد بدأ استخدام هــذا الطريق بعد الفتح الاســلامى لمصر واعتناق غالبيــة سكانها الدين الاســلامى ، حيث بــدأ مسلمو مصر يتجهون الى الأماكن المقــدسة لأداء فريضــة الحج الركن الخامس من أركان الاســلام ، وقــد مر طريق الحج المصرى بأربع مراحل زمنية تغيرت خلالها مسالك هــذا الطريق ، اما لظروف أمنية ، واما لتقــدم وسائل المواصــلات واتجاه الحجاج الى استخدام الوســائل الأيسر والأكثر أمانا والأقل نفقة وزمنا .

المرحلة الأولى :

وتبــدأ هــذه المرحلة منــذ اتجاه مسلمى مصر — بعــد الفتح الاســلامى لها — لأداء مناسك الحج ، وتنتهى بالغزو الصليبى لبــلاد الشام وتعرض قافلة الحج المصرى لقرصــنة الصليبيين حول منتصف القرن الخامس الهجرى ، مما استوجب تغيير مسالك طريق الحج الى اتجاه آخر أكثر أمنا .

وكان طريق الحج المصرى — خلال تلك المرحــلة — يبــدأ من الفسطاط عاصــمة مصر ويعبر الصــحراء الشرقيــة الى جسر القلزم (السويس) ، ثم يعبر شبه جزيرة سيناء حتى يصــل الى آيلة على رأس خليج العقبــة ، ثم ينحنى الطريق من الشمال الى الجنوب عبر غربى شبه جزيرة العرب محاذيا لساحل البحر الأحمر حتى يصل الى ينبع النخيل ، وعندها يتفرع طريق فرعى يتجه صــوب المدينة المنورة لمن أراد قصــدها ، بينما يمتد الطريق الرئيسى جنوبا الى مكة المكرمة، وقــد أطلق على هــذا الطريق طريق العقبــة « الساحل » أو الطريق البرى . وقــد استمرت مسيرة الحج المصرى على هذا الطريق أكثر من أربعة قرون ، وكانت رحلة الحج عبر هــذا الطريق تستغرق حوالى شهر تبــدأ بعــد العشرين من شوال وتنتهى بعــد العشرين من ذى القعدة ، يقطع الحجاج خلال تلك المدة مسافة تقدر بحوالى ١٥٤٠ كم،

واذا عرفنا أن مدة المسيرة مقدرة بالساعات تبلغ حوالى ٣٢٥ ساعة فيكون معدل سرعة المسيرة حوالى ٤٫٥ كم فى الساعة كمتوسط لسرعة القافلة (٧) .

أما منازل الطريق خلال تلك المرحلة فكانت كما يلى :

الفسطاط — جب عميرة « بركة الحاج » — الدار البيضاء « قصر عباس » — عجرود — جسر السويس — العلوة « منابع وادى الحاج » — جنادل حسن « جبل حسن » — نخل « منطقة التيه » وهى أهم محطة للحجاج عبر سيناء — بئر القريص — العقبة — ظهر حمار — الشرف — مغاير شعيب — عيون القصب « عينونة » — المويلح — كفافة — بركة عنتر — الوجه — اكرا — الحوراء — الخضيرة — ينبع النخيل ومن ينبع يتجه طريق فرعى صوب المدينة المنورة فيمر بالمحطات الآتية : آبار المسيحلى — آبار سعيد — الدهناء — واسط « بئر السلطانى » — الحمراء — بئر عباس — المسيجد — بئر الروحاء — المدينة المنورة .

بينما يستمر الطريق الرئيسى فى مسيرته جنوبا من ينبع صوب مكة المكرمة فيمر بالمحطات التالية : السقيفة — مستورة — رابغ — القضيمه عسفان — وادى فاطمة — مكة المكرمة (٨) .

المرحلة الثانية :

وتبدأ هذه المرحلة منذ منتصف القرن الخامس الهجرى وتستمر الى مايربو على منتصف القرن السابع الهجرى بقليل ، فيذكر المقريزى

---

(٧) أنظر : سيد عبد المجيد بكر ، المرجع السابق ، صص ٧٥ ، ٨٠ ، ٨١ ، ٨٢ .

(٨) محمد لبيب البتنونى — الرحلة الحجازية ، مطبعة الجمالية بمصر ١٣٢٩ هـ صص ١٣٣ — ١٣٧ .

صاحب كتاب الخطط : « ان حجاج مصر والمغرب أقاموا زيادة على مائتى سنة لايتوجهون الى مكة — شرفها الله تعالى — الا من صحراء عيذاب يركبون النيل من ساحل مدينة مصر الفسطاط الى قوص ، ثم يركبون الابل من قوص ويعبرون هذه الصحراء الى عيذاب ، ثم يركبون البحر فى الجلاب (المراكب) الى جدة ساحل مكة .... فلم تزل مسلكا للحجاج فى ذهابهم وايابهم زيادة على مائتى سنة : من أعوام بضع وخمسين وأربعمائة الى أعوام بضع وستين وستمائة »(٩)

أما عن منازل الطريق خلال تلك الرحلة فيذكرها لنا الرحالة ابن جبير الذى حج عام ٥٧٩هـ / ١١٨٣م مستخدما طريق عيذاب حيث يشير الى المحطات النهرية التى مر بها بعد اقلاعه من الفسطاط وهى: اسكر (التى لاتزال بهذا الاسم حتى الآن وهى تابعة لمركز الصف بمحافظة الجيزة) — منية ابن الخصيب (وهى المنيا الحالية) — مرسى جبل المقلة وهى على يمين النهر — منفلوط — أسيوط — أبو تيج — أخميم — البلينا دشنا — قنا — وتنتهى الرحلة النهرية عند قوص، حيث تبدأ رحلة برية عبر الصحراء الشرقية الى عيذاب على ساحل البحر الأحمر متجهة من الشمال الغربى نحو الجنوب الشرقى حيث تمر قافلة الحج بالمحطات الآتية : المبرز — الحاجر — اللقيطة — دنقاش — شاغب — امتان — مجاج — العشراء — ثم عيذاب ، وعندها تبدأ رحلة بحرية تمخر عباب البحر الأحمر الى جدة (١٠) .

أما عن المدة الزمنية التى تقطعها تلك الرحلة المباركة الى الأراضى المقدسة عن طريق عيذاب فكانت حوالى ٤٥ يوما من القاهرة الى مكة المكرمة وهى موزعة كما يلى : من القاهرة الى قوص عبر

---

(٩) المقريزى — تقى الدين احمد بن على بن عبد القادر بن محمد ، المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار ، دار التحرير للطبع والنشر (طبعة الشعب) بالقاهرة ، حـ١ صص ٣٧٩ — ٣٨٠ .

(١٠) ابن جبير — الرحلة ، صص ٣٣ — ٤٥ .

النيل ١٨ يوما ، ومن قوص الى عيـذاب عبر الصحراء الشرقية ١٧ يوما ، ومن عيـذاب الى جدة عبر البحر الأحمر ٨ أيام ، ومن جـدة الى مكة المـكرمة برا يومان [١١] .

ولقد ظلت تلك المرحلة بالنسبة لطريق الحج المصرى مايزيد على القرنين كما سبق أن أشرنا الى أن انتهت الحروب الصليبية ، وعندها بدأت المرحلة الثالثة حيث عادت مسيرة الحج المصرى الى الطريق الأول (طريق سيناء) .

المرحلة الثالثـة :

يذكر بعض الباحثين : أن أول قافلة افتتحت هـذه المرحلة هى قافلة الحج التى رافقت ركب شجرة الدر أثنـاء ذهابها لتأدية مريضة الحج وذلك عام ٦٤٥هـ / ١٢٤٧م بعد انتهـاء الحروب الصليبية [١٢] بينما يرى البعض الآخر أن البـداية الحقيقيـة الفعلية لانتظام ركب الحج وقوافله على هـذا الطريق البرى (طريق سيناء)كان فى سنة ٦٦٧هـ / ١٢٦٨م ، وذلك عندما أمر السلطان المملوكى الظاهر بيبرس بأن تسلك قافلة الحج هذا الطريق البرى [١٣] .

والجدير بالذكر أن منازل (محطات) هـذا الطريق البرى قـد طرأ عليهـا بعض التغيير فى تلك المرحلة ، فقد ظهرت محطات جديدة لم تكن موجودة من قبل ، كما اختفت بعض المحطات وبرز مكانها محطات أخرى ، وأيضا فقد تغير أسماء بعض المحطات وظهرت بأسماء جديدة.

---

(١١) سيد عبد المجيد بكر ، المرجع السابق ص ٨٠ .

(١٢) على بن حسين السليمان — العـلاقات الحجازية المصرية زمن سلاطين المماليك ، الشركة العربية للنشر ، القاهرة ١٣٩٣هـ / ١٩٧٣م ، ص ٦٢ .

(١٣) سيد عبد المجيد بكر ، المرجع السابق ، صص ٧٨ ، ٧٩ .

أما هذه المنـــازل (المحطات) فقد اختلف الرحالة فى تحـديدها حسب اختـــلافهم الزمنى فى سلوك هــذا الطريق خلال تلك المرحلة ، فبعضهم يذكر بعض المحطات بينما يتجاهلهـا البعض الآخـر ويذكر محطات أخرى جـديدة لم يذكرها سلفه ، ولعل ذلك يرجع الى انحراف مسار الطريق عبر الزمن ، الأمر الذى يترتب عليه اختفاء بعضها وظهور أخرى ، وسوف نكتفى بذكر المحطات الذى ذكرها الموسوى فى كتابه رحلة الشتاء والصيف سنة ١٠٣٩هـ / ١٦٢٩م وهى كما ذكرها :

البركة (بركة الحاج) — البويب (باب الدرب) — عجرود — المنصرف (وادى الحاج) — التيه — نخل — العقبة — ظهر الحمار — مغاير شعيب — عيون القصب — المويلح — الأزلم — اصطبل عنتر — الوجه — الحريرة — اكرا — الحوراء — ينبع النخيل — ثم يتـابع الطريق مسيرته الى مكة المـكرمة .

وكانت الرحلة عبر هذا الطريق البرى تبـدأ بعـد العشرين من شوال وتنتهى بعد العشرين من ذى القعدة ، أى أنها تستغرق حوالى شهر من القـاهرة الى مكة المـكرمة يقطع الحجاج خلالها مسافة تقدر بحوالى ١٥٠٠ كيلومتر . وقد استمرت تلك المرحلة مايزيد على الستة قرون حتى مطع القرن الرابع عشر الهجرى سنة ١٣٠١هـ/١٨٨٣م حيث كانت آخر قوافل الابل التى سافر عليها ١١٧٠ حاجا [١٤] .

المرحلة الرابعـة :

الجدير بالذكر أن هذه المرحلة الرابعـة والأخيرة لطريق الحج المصرى قـد ارتبط ظهورها بتطور نظام المواصـلات العـالمى وظهور السكك الحديدية فى عالم النقل كوسيلة نقل متطورة وسريعة ، وقـد كانت مصر فى مقدمة الدول التى ظهرت فيهـا السكك الحديدية بعـد انجلترا صاحبة هذا الاختراع .

(١٤) المرجع السابق ، صص ٧٩ — ٨٠ .

حقيقى أن ظهور السكة الحديد بمصر قد ارتبط بالنفوذ البريطانى فيها فى منتصف القرن التاسع عشر ورغبة بريطانيا فى الاستفادة من موقع مصر الجغرافى فى تطوير نظام المواصلات بها تحقيقا لمصالح بريطانيا الاقتصادية المتمثلة فى سرعة نقل تجارتها عبر مصر بوسيلة نقل سريعة من ميناء السويس على البحر الأحمر الى ميناء الاسكندرية على ساحل البحر المتوسط بدلا من نقلها على قوافل الابل حيث تتعرض التجارة للتلف أحيانا ، فضلا عن استغراق الوقت الطويل ، فكان أن شرعت بريطانيا فى الحصول على امتياز بناء السكة الحديد من السويس الى القاهرة ومنها الى الاسكندرية ، وقد تم لها ماأرادت وسار الخط الحديدى .

وبظهور الخط الحديدى من القاهرة الى السويس أصبحت هناك وسيلة نقل سريعة استخدمها حجاج مصر ومن انضم اليهم من حجاج افريقيا فى الانتقال من القاهرة الى ميناء السويس ، ومنها يكملون تلك الرحلة على متن البواخر الى ميناء جده . وقد بقى هذا الطريق يستخدم فى نقل بعض الحجاج الى يومنا هذا على الرغم من ظهور وسائل نقل متطورة وسريعة جدا كالطائرات التى يفضل الكثير من الحجاج استخدامها فى تلك الرحلة المقدسة اقتصادا فى الوقت وتجنبا للمشقة .

طريق الحج المصرى لم يكن قاصرا على المصريين :

ومما يجب التنويه به أن طريق الحج المصرى على اختلاف مراحله لم يكن قاصرا على الحجاج المصريين وحدهم ، بل كان يسلكه أيضا حجاج غرب ووسط افريقيا ، وكذلك حجاج الأندلس ، فقد كان الحجاج يأتون الى مصر من تلك الأمصار ويتجمعون فى القاهرة قبل خروج موكب الحج المصرى فى العشر الأخيرة من شهر شوال كل عام . فقد كان حجاج الأندلس يركبون البحر من الشواطىء المغربية حيث تستغرق تلك الرحلة البحرية شهرا من الساحل المغربى الى ميناء

الاسكندرية ، وبعضهم كان يســـلك الطـــريق البرى الموازى للساحل الشمالى الأفريقى فيسير بصحبة ركب الحجاج الذى يخرج من المغرب الأقصى قاصـــدا مصر ، حيث ينضم اليه أيضا حجاج الجزائر وتونس، ويكون التجمع فى مدينـــة القاهرة قبل شوال ، وقبل خروج المحمل المصرى فى نهاية هـــذا الشهر ، أضف الى ذلك أن القاهرة كانت أيضا مكانا لتجمع حجاج الســـنغال والتكرور والســـودان الغربى والشرقى وبعض جزر البحر المتوسط والبلقـــان حيث يتجمع كل هؤلاء الحجاج فى القاهرة قبل خروج ركب الحجاج المصرى ، ثم يخرجون قاصدين الأراضى المقدسة قبل خروج الركب المصرى أو بعده بقليل ، وأحيانا كانوا يسيرون صحبة الركب المصرى (١٥) .

ثالثا — طريق الحج الشامى :

من الجدير بالذكر أن طريق الحج الشامى ينفرد بخاصية معينـــة من بين طرق الحج عبر التاريخ ، وهى أن هذا الطريق لم يرتبط فى ظهوره بالفتح الاســـلامى لبلاد الشام مثل غيره بل كان مطروقا منذ الجاهلية ، حيث ارتبطت بلاد الحجاز بالشام بروابط اقتصـــادية تمثلت فى القوافل التجارية التى أشار اليها القرآن الـــكريم « برحلة الشتاء والصيف » • وبعد أن فتحت بلاد الشام واستقر الأمر للدولة الاسلامية كانت مواكب الحجيج تسلك ذلك الطريق المعروف منذ الجاهليـــة الى الأماكن المقدسة •

وقـــد ظل هذا الطريق يؤدى مهمته المقدسة الى يومنا هـــذا مع اختلاف فى حجم حركة النقل عبره باختلاف نوعية وسائل المواصلات وتطورها ، غير أنه يلاحظ أنه قد طرأ على هـــذا الطريق بعض العقبات التى حالت دونه ودون تأدية مهمته ، وذلك لمدة تربو على القرنين بقليل

---

(١٥) أنظر : البتنونى — الرحلة الحجازية مصدر سبق ذكره صص ٢٧ ، ٢٨ ، سيد عبد المجيد بكر ، المرجع السابق ، ص ٨٣ .

ابان الحروب الصليبية التى تسببت فى توقف سـير القوافل عبر ذلك الطريق فى الفترة من حوالى منتصف القرن الخامس الهجرى الى مابعد منتصف القرن السابع الهجرى بقليل ، ثم عادت المسيرة من جديد بعد توقف الحروب الصليبية وطرد الصليبيين من الشام •

وعلى الرغم من توقف المسـيرة على ذلك الطريق غير أن قوافل الحج الشامية لم تتوقف بل استخدمت الطريق البـديل ابان الحروب الصليبية ، فكما استخدم الحجاج المصريون طريق عيذاب خلال تلك الفترة فان قوافل الحج الشامية استخدمت طريق الحج العراقى خلال نفس الفترة ، وهـذا التبـادل بين طرق الحج تكرر أكثر من مرة ، ذلك أنه أثنـاء فترة الفوضى التى أحدثها القرامطة الذين وصل عبثهم الى طريق الحج العراقى ، تحول حجاج شمال العراق وغربه الى طريق الحج الشامى ، وقد حدث مثل ذلك ابان الغزو التتارى للعراق •

وقـد كان لطريق الحج الشامى رافدان : داخلى من دمشق الى معان وتبوك فالمـدينة المنورة ، ورافد آخر فرعى من جنوب فلسطين الى العقبة ويلتحم بدرب الحج المصرى فبسـاحل البحر الأحمر الى ينبع النخيل أو البحر فالمدينة المنورة أو مكة المـكرمة ، وكان يعرف هذا الطريق فى الأراضى الفلسطينية « بدرب غزة » • وقد ظل هـذا الوضع طيلة حكم المماليك لمصر والشام حتى ظهر الأتراك العثمانيون وامتد الاسـلام نحو آفاق جديدة فى الشمال عندئذ ظهر رافد جديد أخذ يغذى طريق الحج الشامى ، وقـد كان هذا الرافد يمتد بمنابعه فى آسيا الصغرى وشبه جزيرة البلقان ، وفى بلاد الصرب والبلغـار مما أدى الى تدفق الحجيج خلال هذا الطريق •

وقـد اهتم العثمانيون اهتماما فائقا بهذا الطريق فشيدوا القلاع لتأمينـه ، وحفروا الآبار وبنوا البرك والخـزانات خـدمة للطريق وتسهيلا لمسيرة الحجيج [١٦] •

---

(١٦) سيد عبد المجيد بكر ، المرجع السابق ، صص ١٦٩ — ١٧٠ .

وفى مطلع القرن العشرين هبت رياح التغيير والتطوير على هذا الطريق الشامى فشهد مالم يشهده طريق آخــر ، حيث أنشئت ســكة حديد الحجاز عبر هذا الطريق تسهيلا وتيسيرا لمواكب ضيوف الرحمن فــكان هــذا المشروع من أجل بل أعظم الأعمــال الاســلامية التى شهدها العــالم الاســلامى فى تاريخه الحديث والمعاصر ، حيث كان رمزا حيــا وتجسيدا عمليا للوحدة الاســلامية والتضامن الاسلامى ، كما سوف يتضح ذلك جليا أثناء حديثنا عن انشاء هذا الخط والنتــائج التى ترتبت على بنائه .

أما عن منازل (محطات ذلك الطريق فهى كما ورد ذكرها فى كتب الرحالة والجغرافيين تبــدأ من دمشق حيث يتجمع الحجيج من شتى أنحاء الشام والمنــاطق المتصــلة بها ثم تبــدأ المســيرة فتمر ببلدة الــكسوة ثم دنون — غباغب —صنمين — الشيخ مسكين — المزيريب— درعا — المفــرق — الزرقاء — خان الزبيب — البلقاء — قطرانه — الحسا — عنيزه — معان — بطن الغول — المدورة — حالة عمار (حيث منطقة الحدود الحالية بين الأردن والسعودية) — ذات الحج — بئر ابن هــرماس — تبوك — وادى الأخضر — قلعــــة المعظم — الدار الحمراء — مبرك النــاقة (المزحم) — الحجر — العــلا — ســهل المطران — البئر الجــديد — هــدية — اصطبل عنتر — البوير — بئر نصيف — بواط (التى تبعد عن المدينة المنورة حوالى ٥٥ كيلومتر) — حفيرة . وبعدها يتجه الطريق الى وادى العقيق الذى يقع غربى المدينة المنورة ، ثم يتجه شرقا الى منطقة سلطانة وهى مدخل المدينة المنورة، وبهذا تنتهى مسيرة حجاج الشــام بين دمشق والمــدينة المنورة حيث يقطعون مسافة ١٣٠٢ كيلومتر كانت تقطعها القوافل فى مدة أربعين يوما (١٧) .

---

(١٧) المرجع السابق صص ١٨٢ — ٢١١ .

وتجدر الاشارة الى أن سكة حديد الحجاز قد سلكت نفس طريق الحج الشامى فاذا ابتعدت عنه قليلا فانما يكون لأسباب فنية تتعلق بطبيعة الأرض التى تصلح لبناء الخط •

على أنه يمكن القول أن طريق الحج الشامى قد مر بخمس مراحل زمنية تبدلت خلالها مسالك هذا الطريق ووسائله ، اما لظروف أمنية ، واما لتقدم وسائل النقل واتجاه الحجيج الى استخدام الوسائل الأخرى الأكثر أمنا والأقل تكلفة • وهذه المراحل بايجاز شديد هى :

المرحلة الأولى :

وتبدأ هذه المرحلة منذ الفتح الاسلامى لبلاد الشام واستقرار الدولة الاسلامية هناك الى الغارة الصليبية على المشرق الاسلامى واحتلال الشام حول منتصف القرن الخامس الهجرى • وقد سلكت مسيرة الحج الشامية خلال هذه المرحلة نفس الطريقين اللذين كانت تسلكهما رحلة الشتاء والصيف قبل ظهور الاسلام وهما : الطريق الداخلى الذى يمر بالمدينة المنورة فتبوك ويصل الى بصرى الشام ودمشق ، والطريق الساحلى الذى يسمى « طريق المعرقة » وهو الطريق الذى سلكته قافلة قريش فى عودتها من الشام عام غزوة بدر • وجدير بالذكر أن هذين الطريقين سلكتهما الجيوش الاسلامية التى وجهها الصديق أبو بكر لفتح بلاد الشام ، وبعد استقرار أحوال الاسلام فى بلاد الشام اتخذ المسلمون الطريقين للحج الى الديار المقدسة •

المرحلة الثانية :

وقــد استغرقت هــذه المرحلة مايزيد على القرنين بقليل وهى فترة الاحتــلال الصليبى لبــلاد الشام منذ منتصف القرن الخـامس الهجرى الى مايتجاوز منتصف القرن السابع الهجرى بقليل .

وقــد تعرض طريق الحج الشامى خلال هــذه المرحلة لقرصـــنة الصليبيين الذين احتلوا حصن الــكرك فى الأردن وقطعوا طريق الحج والتجارة . الأمر الذى نتج عنه توقف مسيرة الحج عبر هذا الطريق، فاضطر حجاج الشام الى الابتعاد فى مسارهم الى الداخل ، بل اتجه الــكثيرون منهم الى مرافقة موكب الحجاج العراقيين ، وقــد ظــل الأمر كذلك حتى تم اجلاء الصليبيين عن الشام حول منتصف القرن السابع الهجرى .

المرحلتان الثالثة والرابعة :

وقــد بدأت المرحلة الثالثة بعد انتهاء الحروب الصليبية واستقرار الأمور فى بلاد الشام فعــادت مسيرة الحجاج الشــاميين الى الطريق القديم ، وقد استغرقت هذه المرحلة فترة الحكم المملوكى لمصر والشام، وقد حج فى هــذه المرحلة الرحالتان ابن رشيد الأندلسى ، وابن بطوطة وسجلا منازل الحجيج على هذا الطريق مما أضفى وضوحا على معالمه .

أما المرحلة الرابعــة فيمكن القول أنها بدأت مع اتجاه العثمانيين الى الشرق وبسط سيطرتهم على العالم العربى بعد موقعــة مرج دابق فى الشام عام ١٥١٦ م ، وموقعــة الريدانيــة بمصر عام ١٥١٧ م . وتعتبر المرحلة الرابعــة امتدادا للمرحلة الثالثة بالنسبة لمسيرة مواكب الحجيج على هــذا الطــريق ، غير أنهــا تتميز عن ســابقتها بمظهرين

اثنين ، الأول هو ازدياد عـدد الحجاج على هـذا الطريق نتيجة ظهور رافد جديد يتمثل فى حجاج الأناضول وشبه جزيرة البلقـان والصرب والبلغار ، والثـانى هو اهتمام العثمانيين بتعمير هذا الطريق وصيانته واقامة المنشـآت عليه وتأمينه • وقد حج فى هـذه المرحلة الرابعـة العديد من الرحالة من أمثال الموسوى المدنى سنة ١٠٣٩ هـ ، والخيارى سنة ١٠٨٠ هـ ، والزيانى سنة ١٢٠٨ هـ • وقـد استمرت هذه المرحلة حتى مطلع القرن العشرين (١٨) •

المرحلة الخامسة :

وقـد بدأت هـذه المرحلة مع مستهل القـرن العشرين ، وارتبط ظهورها بتطور السياسة العثمانية واتجاه السلطان عبد الحميد الثـانى الى تزعم فـكرة المنـاداة بالجامعة الاسـلامية ونقلهـا من مضمون الفكرة الى واقع الحركة ، واتخاذ الخطوات التنفيذية لتحقيقها ، فكان مشروع سكة حـديد الحجاز هو الركن الثـانى من أركان الجامعـة الاسلامية بعد الركن الأول وهو الخلافة الاسلامية • وبتنفيذ مشروع سكة حديد الحجاز دخل طريق الحج الشامى مرحلته الخـامسة حيث تطورت وسيلة نقل الحجيج من قوافل الابل الى القطارات ، التى حققت لضيوف الرحمن الأمن والراحة وتقليـل النفقـات واختصـار المـدة الزمنية التى يبتعد فيهـا الحاج عن أهله ووطنـه ، فقد كانت قوافل الابل تقطع المسافة من دمشق الى المدينة المنورة وهى تقدر بحوالى ١٣٠٢ كيلومتر فى حوالى أربعين يوما ، اختصرت تلك المدة الى أربعة أيام فقط • هـذا فضلا عن العديد من النتائج السياسية والاقتصادية والدينية والعسكرية التى ترتبت على بناء هذا الخط مما سوف نوضحه بمشيئة الله تعالى فى الفصول القادمة •

---

(١٨) المرجع السابق ص ص ١٧١ — ١٧٣ •

الصعوبات التى كان يلاقيها الحجيج
قبل بناء سكة حديد الحجاز

كانت الصعوبات — التى يلاقيها الحجاج أثناء تأديتهم فريضة الحج قبل بناء الخط الحجازى وتطور وسائل المواصلات — كثيرة ومتنوعة ، فمنها مايتصل بطول المسافة التى يقطعها الحاج مع بداءة وسائل النقل ، مما يترتب عليه طول غياب الحاج عن أهله وذويه ، فضلا عن مشقات الطريق ومتاعبه ، ومنها مايتصل بمشاكل الماء التى تهدد أرواح الحجيج أثناء رحلتهم المقدسة ، ومنها مايتصل بمشكلة الأمن. وقد كان من الطبيعى أن تختلف تلك المشاكل والصعوبات فى طبيعتها كما تختلف فى أسبابها ونتائجها ، ولما كانت تلك المشاكل قاسما مشتركا بين جميع طرق الحج فاننا سوف نتناولها بصفة عامة مع ابرازها بالنسبة لطريق الحج الشامى الذى أنشئت عليه سكة حديد الحجاز لتتضح لنا مدى أهمية بناء ذلك الخط ومدى الاستفادة منه ، والنتائج التى ترتبت على بنائه .

أولا — طول المسافة :

كانت طرق الحج الثلاثة التى ذكرناها طويلة مسافة وزمنا ، فطريق الحج العراقى كان يمتد — كما سبق أن أشرنا — على مسافة تقرب من ١٣٠٠ كيلومتر ، وتستغرق مسيرة القوافل عليه حوالى شهر كامل ، وكذلك طريق الحج المصرى سواء طريق سيناء الذى كان يمتد على مسافة ١٥٤٠ كيلومترا وتستغرق المسيرة عليه من ٣٠ — ٤٠ يوما ، أو طريق عيذاب الذى كانت تستغرق مسيرته حوالى ٤٥ يوما ، وأيضا طريق الحج الشامى كان يمتد على مسافة ١٣٠٢ كيلومترا من دمشق الى المدينة المنورة وتستغرق مسيرته بالقوافل حوالى ٤٠ يوما ، أضف الى ذلك عشرة أيام من المدينة الى مكة أى خمسون يوما يقضيها الحاج بين دمشق والمدينة المنورة فمكة المكرمة ، فاذا أضفنا اليها عشرين

يوما على الأقل يمضيها الحاج فى القيـام بالمناسك وزيارة المدينة المنورة للتشرف بالسلام على سيد الخلق ﷺ ، وانتظارا لقيام القوافل بالرحيل ، زد على ذلك خمسين يوما من مكة المكرمة الى دمشق فتكون المدة التى يقضيها الحاج الشامى لأداء فريضة الحج ١٢٠ يوما [١٩] أى أربعة أشهر كاملة بعيدا عن الأهل والوطن متحملا مشقات السفر فى القوافل لاسيما اذا وضعنا فى الاعتبار وعورة الطريق والمخاطر التى تحف به ، وبرد الشتاء القارص وحر الصيف اللاذع ، والرهبة والقلق اللذان يلازمانه خشية اغارة البدو أو تقلب الطبيعة ، وذلك لمدة ٩٧٢ ساعة وهى المدة الزمنية التى تسيرها القوافل وتقطع خلالها ٧٦ مرحلة بين دمشق ومكة المكرمة ذهابا وايابا أثناء الأشهر الأربعة [٢٠] هذا بالنسبة الى الحجاج الذين يقطنون الشام .

أما حجاج الممالك الاسلامية النائية كالاتراك والمناطق المجاورة لتركيا ، فقد كان يحول الحول على أحدهم دون الوصول الى بغيته [٢١] فكانت قافلة الحجاج الأتراك تستغرق وقتا أطول اذ كان عليها أن تقطع ١٥٢ مرحلة تستغرق فى قطعها ١٦٠٥ ساعة ، وعليه فان رحلة حجاج الأتراك من استانبول الى مكة المكرمة ذهابا وعودة كانت تستغرق ستة عشر شهرا [٢٢] بعيدين عن الأهل والوطن متحملين مشاق الأسفار وأهوالها ، وما يضطرون لصرفه من النفقات الباهظة أثناء تلك المدة الطويلة ، الأمر الذى جعل الكثيرين من الأغنياء يتقاعسون عن أداء

---

(١٩) محمد كرد على : خطط الشام ، حـ٥ ، ط٢ ، دار العلم للملايين ، بيروت ١٣٩١هـ / ١٩٧١م ص ١٦٨ .

(٢٠) عبد العزيز محمد عوض : الادارة العثمانية فى ولاية سوريا ١٨٦٤ — ١٩١٤ ، دار المعارف ، القاهرة ١٩٦٩ ، ص ٢٨١ .

(٢١) محمد كرد على : المصدر السابق ، حـ٥ ص ١٦٨ .

(٢٢) عبد العزيز محمد عوض : المرجع السابق ، ص ٢٨١ .

فريضـــة الحج لعـــدم توفر الوســـائل اللازمة لراحتهم [٢٣] مما جعل بنـــاء خط حــــديدى الى الـــديار المقـــدسة أمرا ضروريا ، وعمـــلا اسلاميا جليلا .

ثانيا — مشاكل المـــاء :

أما عن مشاكل المـــاء فان طول مسافة طرق الحج وطول المـــدة التى تستغرقها قوافل الحجاج لاتمام المسيرة الى الديار المقدسة ، جعل للماء أهميـــة عظيمة ، ولا غرو فالمـــاء أصل الحيـــاة يقول جل شأنه « وجعلنا من الماء كل شىء حى » . لذلك كان الماء أثمن مايمكن تقديمه لضيوف الرحن أثناء رحلتهم المبـــاركة ، ومن ثم كان حـــرص الحكام على حفر الآبار أو اليـنـــابيع ، أو بنـــاء الســـواقى وتشـــييد البرك (الخزانات) ، ولـــكن على الرغم من ذلك لم تكن كافيـــة لارواء ظمأ الحجيج أثنـــاء رحلتهم الأمر الذى نتج عنه حـــدوث حوادث العطش التى أدت الى المشقات الزائدة التى لحقت بالحجاج نتيجةارتفاع ثمن المـــاء بشكل خيـــالى ، بل وموت أعداد كثيرة منهم عطشا ، ومن ذلك — على ســـبيل المثـــال لا الحصر — ماحـــدث للحجـــاج المصريين عام ٦٩٢هـ / ١٢٩٣م حينما عطش الحجاج عند بلدة عجرود [٢٤] ، وقـــد ارتفع ثمن قربة المـــاء فى هذه السنة الى ١٠٠ درهم من الفضة ، وما حدث عام ٧٩١هـ / ١٣٨٨م عند نخل [٢٥] عندما عطش الحجاج وبلغ ثمن قربة المـــاء من ٥٠ الى ٦٠ درهمـــا من الفضة ، بل أحيـــانا كان يصـــل العطش بالحجاج الى درجـــة الموت عطشـــا ، كمـــا حدث سنة

---

(٢٣) محمد كرد على : المصدر السابق ، حـ٥ ص ١٦٨ .

(٢٤) توجـــد الى الغرب من مدينة السويس على مسافة ٢٠ كيلومتر تقريبا وهى تتبع السويس حاليـــا .

(٢٥) وهى أهم محطة فى طريق الحج المصرى عبر سيناء حيث توجد نخل فى قلبها وكانت عاصمة سيناء قبل الحرب العالمية الأولى .

٨٦١هـ / ١٤٥٦م ، حيث مات مائتى حاج عطشا ، وما قاساه الحجاج عام ٨٧٥هـ / ١٤٧٠م حينما نفقت الابل عطشا لقلة الماء (٣٦) .

ومن العجيب فى هذا الموضـــوع أن نقص المـــاء وما يترتب عليه من عطش الحجاج لم يكن هو كل المشكلة ، بل كان هنـــاك جانب آخر يتعلق بالماء أشد خطرا وأكثر فتكا بحجاج بيت‌الله الحرام ، وهو السيول الناتجة عن الأمطار الشديدة التى كانت تهلك الحرث والنسل ، فتدمر الطريق وتمحو معالمه ، بل وتتسبب فى ازهاق الـــكثير من الأرواح ، واصـــابة البـــاقى بأمراض البرد ، بل والحيلولة بين الحجاج وتحقيق أمنيتهم فى أداء فريضـــة الحج ، كما حدث فى عامى ٩٩٠هـ / ١٥٨٢م، ١١٩٦هـ / ١٧٨٠م (٢٧) .

ثالثا — مشاكل الأمن :

لم تكن مشاكل الحجاج والصـــعوبات التى تعترضهم تقتصر على طول مسافة الطريق بين موطنهم والأراضى المقدسة ، ولا على قلة الماء وندرته ، أو السيول التى تجرفهم وتقطع الطريق عليهم مع مايصاحب كل ذلك من معاناه تصل الى حد فقد الأرواح ، والحيلولة بين الحجاج وبين تحقيق أمنيتهم فى مواصلة تلك المسيرة المبـــاركة لأداء فريضـــة الحج ، بل كان هناك مشكلة الأمن والطمأنينة اللازمين لضيوف الرحمن فى تلك الرحلة المقدسة ، حيث كانت قوافل الحجيج تتعرض لاعتداءات قطـــاع الطرق وغارات البـــدو على طول الطريق ، ولذلك كان الرعب يملأ قلوب الحجاج طوال الطريق يتحدثون بما وقع فى السنين الماضية

---

(٢٦) أنظر : على بن حسين السليمان ، المرجع الســـابق ، ص‌ص ٦٨ ، ٦٩ ، سيد عبد المجيد ، المرجع السابق ص ٩٧ .

(٢٧) البتنونى ، المصدر السابق ص ٣٠٩ .

من الحوادث ويخبر بعضهم بعضا بمواقعها وما دار فيهـا ، ويذكرون ماكان يتبعها من أعمال السلب والنهب واراقة الدماء (٢٨) .

وقـد كانت هذه الأخطار تهدد جميع طرق الحج بلا اسـتثناء ، ولنأخذ مثلا مما كان يحدث فى الطريق الشامى، فقد كان اعتداء العربان أخطر مايخشاه الحجاج فى هـذا الطريق ، وقـد حفل القرن السابع عشر والثامن عشر بأخبـار اعتداءات العشائر البـدوية ولا سيما اذا قبض البـاشا يده عن المرتبـات والمنح التى كان من المعتاد تقـديمها كل سنة للعشائر الضـاربة فى الطريق بين الشـام ومكة المـكرمة ، وكان خطر البـدو يبـدأ بعد الخروج من مزيريب (٢٩) حيث العشائر البـدوية الضاربة والمتوثبة للهجوم على قافلة الحج على طول الطريق الى المـدينة المنورة ، ومن ثم فقـد حرصت الدولة العثمانية على أن تنظم موكب الحج الشـامى بحيث تضـمن له قـدر المستطاع الأمن والطمأنينة خلال تلك الرحلة المبـاركة ، كان الحجاج المسلمون يأتون ألوفا من الأقطار الاسـلامية الى دمشق ، ويجتمعون فيهـا انتظارا لسفر موكب الحج ، حيث يتألف هـذا الموكب فى دمشق ويخرج منها متجها نحو الحجاز تحت ادارة حاكم يلقب بأمير الحج (٣٠) .

وتقـديرا من الدولة لعظم الخطر الذى تتعـرض له قافلة الحج أسندت منصب امارة الحج الى ولاة دمشـق — الذين كانت الـدولة تتخيرهم ممن اتصفوا بالشجاعة والاقـدام — بعد أن كانت تعهد به

---

(٢٨) محمد كرد على ، المصدر السابق حـ٥ ص ١٧٠ .

(٢٩) عبد العزيز محمد عوض : المرجع السابق هامش ص ٢٨١ .

(٣٠) محمد كرد على : المصدر السابق ، حـ٥ ص ١٦٨ .

الى حاكم نابلس وعجلون [٣١] ، وتقديرا من الدولة أيضا للأعباء المالية التى تتطلبها مسئولية موكب الحج من باشا الشام ، فقد خففت الى حد كبير من الضرائب المطلوبة منـــه حيث فرضت عليـــه مبلغـــا رمزيا من المـــال [٣٢] ، وكان أمير الحج يقوم بدوره بتنظيم قافلة الحج وتهيئة كافة الوســـائل التى تكفل أمنها خلال رحلتهـــا فى الذهاب والعودة ، لأن قافلة بمثل هـــذا الحجم يصعب جدا سيرها بدون انتظام شديد ، فكانت تتألف من مشاة وفرسان وهجانة وحماره يقـــدر عددها بعشرة آلاف نسمة وعشرين ألف دابة على الأقل ، وكانت طاعة أمير الحج واجبة على الحجاج ليسهل عليهم قطع هذه الطرق الملوءة بالأخطار والمصاعب دون أن يتركوا أحدا على الطريق ، أو أسيرا بين أيدى البدو الذين كانوا يثورون على الحكومة من وقت لآخر ، ولذلك فقد حرصت الدولة على تهدئتهم اتقاء لخطرهم بواسطة الهـــدايا التى كان يرسلها السلطـــان لتلك القبـــائل ، والعطايا التى يمن بهـــا على شيوخهم ، ونتيجة لذلك كانت أطراف دمشق آمنة سالمة حتى بلدة المزيريب فى حوران [٣٣] أما بعد ذلك فان الأخطار تشتد وتعظم .

ولقد حاول الحكام على مر العصور معالجة مشـــكلة أمن الحجيج أثنـــاء رحلتهم فى تلك الدروب فسلكوا سبيلين فى ذلك : (أحدهما)

---

(٣١) تولى والى الشام هذا المنصب (امارة الحج) ابتـــداء من عام ١٦٧١ م الى عام ١٨٦٦ وحين رأت الدولة ان غياب الوالى — بضعة أشهر من كل عام — بعيدا عن مقر ولايته يؤدى الى اضـــطراب الأمن وانتشـــار الفوضى ، عندئذ قررت الفصل بين منصـــبى الولاية وامارة الحج ، فعينت قائد الجنـــدرمة أميرا للحج ، وكان قائد الجندرمة يختـــار عادة من الضباط الأكراد من بيوت معينـــة عرف عنها البأس وقوة الشكيمة (د. احمد عزت عبد الـــكريم — مقدمة حوادث دمشق اليومية ، القاهرة ١٩٥٩ ، ص ص ٤٩ ، ٥٧ — نقـــلا عن عبـــد العزيز عوض ، المرجع الســـابق ، هامش ص ٢٨٢) .

(٣٢) المرجع السابق ، ص ٢٨٢ .

(٣٣) محمد كرد على : المصدر السابق حـ٥ ص ١٦٨ .

بناء القلاع الحصينة فى محطات معينة عبر مراحل الطريق وتخصيص قوة من الجنود النظاميين للحراسة (وثانيهما) اقامة حراسة من البدو فى أماكن سيطرتهم على طريق الحج مقابل مبالغ تدفع لهم [٣٤] .

ولنسر الآن مع احدى قوافل الحج الشامية منذ خروجهـا من دمشق الى أن تصل الى الأراضى المقـدسة لنتعرف على النظام الذى يسير عليه موكب الحجيج وعلى الصعوبات التى تواجهـه أثنـاء تلك المسيرة المباركة .

جرت العـادة أن يخرج موكب الحج الشامى بقيـادة أمير الحج من دمشق فى الخامس من شهر شوال فى ركب مؤلف من جيش صغير مجهز بالأسلحـة الـكاملة والمـدافع الصـغيرة ، ويتبعـه الحجاج زرافات ووحدانا ، حيث يخرج الدمشقيون لتوديعهم الى قبر أحمـد باشا فى الميدان أى الى جامع العسالى حيث تجرى المراسم العسكرية والاحتفالات تكريما وتعظيما لهـذا الموكب المبـارك . وكانت الحكومة فى دمشق تهتم بتشييعه فيسير الموظفون وأصـحاب الرتب العاليـة مرتدين ملابسهم الرسمية أمام المحل الشريف تحيط بهم صفوف الجند وهجانة البـدو حتى نهـاية طريق الميـدان ، وكانت الموسيقى تصدح أثناء الموكب والمدافع تطلق حين خروجه ، والـكل فرحون مسرورون بهذا اليوم العظيم حتى يصل الموكب الى القدم .

وبعد ذلك يسير الركب من القـدم الى الـكسوة حيث يجد ماء صالحا للشرب ، ثم يستأنف المسير الى المزيريب فيبقى فيهـا أربعـة أو خمسة أيام ، وعندئذ يتألف الركب عسكريا وعلى رأسه أمير الحج، فيسير قسم من الجيش فى المقـدمة والقسم الآخر يقوم بحفظ جناحى الركب وفى كل صـباح ومساء تطلق ثلاث طلقـات نارية اعلاما ببدء المسير والوقوف ، وكثيرا ما كان يبلغ طول هـذا الركب ثلاثة أو أربعة كيلومترات .

---

(٣٤) سيد عبد المجيد بكر : المرجع السابق ، صص ١٠١—١٠٣ .

وأما الدرب الذى كان يسير فيــه فهو عبارة عن عدة طرق صغيرة حفرتها أرجل الابل والدواب على مر السنين ، حيث لايوجــد طريق مخطط ومرسوم على الطريقة الفنية الحديثة المعروفة اليوم •

ويستمر الموكب فى سيره من المزيريب الى معان فيقطعها فى مدة لا تقل عن ٩٠ ساعة يجتاز الركب خلالها المفرق وعين الزرقاء والبلقــاء والقطرانه ، حيث تشتد صــعوبة الدرب ، ويدب الفــزع والخوف فى قلوب الحجاج بسبب كثرة المضــايق الغاصة بقطــاع الطرق ، وندرة المــاء الصــالح للشرب ، واحتمال هطول السيول التى كثيرا ما كانت تجرف الركب بأجمعه فلا ينجو منه الا القليل ، وعنــدما يبلغ الركب مدينــة معان يستريح الموكب فيهــا قليلا ، ثم يتــابع ســيره فيقطع العقبــات المؤدية الى النفود ، ويبعد هذا المضيق الصعب ثلاث عشرة ساعة عن معان •

وبعــد اجتيــاز هــذا المضيق يصعد أمير الحج على رأس جبل صــغير فيجلس مشاهــدا جموع الحجيج الذين يترجلون عن دوابهم ويسيرون أمامه فيطمئن عليهم ، وبعد ذلك يستمر الركب فى ســيره لايشاهد فى طريقــه سوى رمال سهل النفود القاحل حتى يصل الى مدائن صــالح ، وفى هذا الطريق الصعب وبين تلك الرمال المحرقــة يسرع الركب تخلصا من النصب والتعب فيقوم أمير الحج بتوزيع المياه على الحجاج للشرب مجانا ، ويستأجر مئات من الجمــال للقيام بهــذا العمل الخيرى ، ولــكن كل ذلك لم يكن يجدى نفعا ، فــكثيرا ماكان يحــدث اختــلافات بين أمير الحج وقبائل البدو ، وتقع المصيبة على رأس الحجاج والركب جميعــا ، فيعكر الصفو ويسود الرعب قلوب الحجاج طول الطريق ، حيث يتــذاكرون حوادث السنين الماضية وما وقع فيها من أعمال السلب والنهب واراقة الدماء •

وعندما يصل الركب الى مدائن صـــالح تهـدأ النفوس قليـــلا ؛ فالمنطقـــة أخف صعوبة من الأرجاء التى قبلها ، وأقل خطرا منها ؛ ومن مدائن صـــالح يســـير الركب الى المـــدينة المنورة وبعـــدها الى مكة المـــكرمة • وأكثر الأراضى الحجازية مؤلفة من جبال وأودية وقليل من الواحات ، فالطريق صـــعبة والآبار قليلة وليست بجيدة ، ومن ثم تأتى الصعوبات والمشقات التى يلاقيها ضيوف الرحمن فى رحلتهم المقدسة الى بيت الله الحرام (٣٥) ؛ ومن ثم أيضـــا كان اهتمام الدولة بأخبـــار قافلة الحج فكانت تطلب من الوالى تزويدها بأخبار الموكب بانتظام ، وبالتالى كان والى سوريا — أمير الحج — يبعث برسائله الى استانبول فور وصـــوله الى المزيريب قادما من الحجاز ؛ وكان السلطـــان يأمر بنشر خلاصـــة رســـائل أمير الحج فى الجريدة الرسمية حتى يطمئن الجميع ، وعنـــدما دخل النظام البرقى الى سوريا أصبح الوالى وأمين الصرة يبرقان الى الصـــدر الأعظم فى الآستانة حين وصـــول موكب الحج الى دمشق (٣٦) •

مما سبق يتضح لنا أن انشاء خط حديدى يصل دمشق بالحرمين الشريفين كان عملا ضروريا لخـــدمة الحجاج المسلمين وتيسير ســـبل أداء تلك الفريضة أمامهم •

رابعا — وسيلة السفر :

مما لاشك فيـــه أن وسيلة السفر بالنسبة للمسافر بصـــفة عامة هى العنصر الرئيسى الذى يوفر له عوامل الراحة والطمأنينة فى رحلته أو يجعلهـــا قطعـــة من العـــذاب ، وقـــد كانت الابل هى الوســـيلة الرئيسية لسفر ضـــيوف الرحمن عبر التاريخ حتى قرب نهاية النصف الأول من القرن الرابع عشر الهجرى ، وهى وسيلة بدائية اذا ماقورنت

---

(٣٥) محمد كرد على : المصدر السابق ، حـ ٥ ص ص ١٦٨ — ١٧٠ •

(٣٦) عبد العزيز محمد عوض : المرجع السابق ، ص ٢٨٢ •

بوسائل النقل الحديثــة والسريعــة ، وفوق ذلك مايتكبده المسافر من مصاعب ومشقات ومعاناة من طول المسافة وبالتــالى طول مدة الرحلة والصراع المستمر مع عوامل الطبيعــة من حر الصيف وزمهرير الشتاء ، الأمر الذى جعل رحــلة الحجيج الى الأراضى المقــدسة رحلة جهــاد حقيقى فى سبيل الفوز برضوان الله ومغفرته •

وقــد زود الخالق — جلت قــدرته — الجمل بقدرات هائلة على تحمل مشاق السفر فى القفــار فقــد خلقه الله مقوس الظهر لاحتمال الأثقــال ، وجعل خفــه واسعا مدورا طريا حتى لاينزلق على الأحجار ولا يسوخ فى الرمال ، كما زوده بفضيلة الصبر على الجوع والعطش أياما ، ومن ثم أطلق عليه سفينة الصحراء ، ولقد اكتشفت هذه القدرات منذ زمن بعيد ، ولهذا اتخذ منه الحجاج وسيلة لقطع المسافات الطويلة عبر دروب الحجيج •

ولقد طوع الانسان هذه الوسيلة بما يكفل راحته ويفى باحتياجاته، فكان هنــاك جمل الشقدف ، وجمل المحفــة ، وجمل السحلية ، وجمل العصــم •

أما النوع الأول (الشقدف) فهو عبــارة عن سريرين من الخشب وقاعدتهما من الحبــال وعلى حافة كل سرير من الخارج والخلف شبكة من عيدان أشجار السنط بحيث اذا ضم السريرين الى بعضهما على ظهر الجمل بحبال متينة يكونان قبــة تغطى بالحشائش التى يوضع فوقهــا بعض الأكلمــة لتقى الراكب من الشمس والمطر ، ويتســع الشــقدف لشخصين ويمكن لهما النوم فيــه (٣٧) وكان أجر جمل الشقــدف سنة ١٣٠٢هـ / ١٨٨٤م من مكة المكرمة الى المدينة المنورة ثم الى ينبع يبلغ ٢٣ ريالا (ست ليرات عثمانية) يضاف اليها ريالا للشريف وريالا للوالى وثالث للمخرج ورابع للمطوف ، وقــد ارتفع هــذا الأجــر عن نفس

---

(٣٧) البتنونى — المصــدر السابق هامش ص ٢٠٧ •

المسافة سنة ١٣١٨هـ / ١٩٠٠م الى ٣٣ ريالا بالاضافة الى الضرائب المتنوعة الأخرى ، وكان هذا الأجر يتغير من موسم الى آخر (٣٨) حسب قاعدة العرض والطلب .

أما النوع الثانى (المحفة) فهى تختلف عن الشقدف . والمحفة عبارة عن كرسيان من الخشب اذا ثبتا على ظهر الجمل يجلس عليهما راكبان مثل جلوسهما على الكراسى ويكون وجههما الى رأس الجمل وكان يكثر وجود هذه المحفات فى موكب الحج الشامى (٣٩) ، وكان أجر هذا النوع من المركبات من مكة المكرمة الى المدينة المنورة ثم الى ينبع فى سنة ١٣٠٢هـ / ١٨٨٤م ٢٢ ريالا ارتفع سنة ١٣١٨هـ/١٩٠٠م الى ٣٢ريالا (٤٠) .

أما النوع الثالث فهو السحلية وهى عبارة عن سرير من أسرة الشقدف يشد على ظهر الجمل مستعرضا ويجلس فيه شخصان ، وهذا النوع من المركبات يكون غالبا من غير مظلة ويستخدمها فقراء الحجاج وخصوصا من الهنود الذين يحتملون حرارة الشمس (٤١) .

وهناك نوع رابع (جمل العصم) وهو جمل الحمل ويركب فوقه شخص واحد ، وأجره يكون ثلث أجر الشقدف (٤٢) .

ومع كل ذلك وعلى الرغم من محاولة الانسان تكييف وسيلة النقل وهى الابل بما يحقق له قسطا من الراحة فى رحلته الطويلة ، فان رحلة

---

(٣٨) ابراهيم رفعت — المصدر السابق حـ١ ص ٦٦ ، البتنونى — المصدر السابق ، ص ٢١٤ ، سيد عبد المجيد بكر ، المرجع السابق ، ص ٩٢ .

(٣٩) البتنونى : المصدر السابق ، هامش ص ٢٠٧ .

(٤٠) ابراهيم رفعت : المصدر السابق حـ١ ص ٦٧ .

(٤١) البتنونى : المصدر السابق ، هامش ص ٢٠٧ .

(٤٢) المصدر السابق ، ص ٢١٨ .

الحجيج بالابل كانت شاقة ومملة نظرا لطول المسافة ، وبالتـــالى طول مدة الرحلة ، ولذلك كانت قوافل الحجيج تستخدم نوعا من الغناء أثناء الرحلة يسمى الحـــداء (بكسر الحاء) وهو لون من الرجز أو الخبب وقـــد يكون من الشعر الخفيف ، يتغنى به الجمـــالة والحجاج لحث الابل على مواصـــلة الســـير ، أو للتغلب على ملل السفر ، ومشقات المسيرة ، وهـــذا الحداء عرفه العرب منذ القـــدم ، وكان لا يخلو من معان دقيقة ، ومنه فى العصر الأموى ماقيل لجمل الخليفة عبد الملك ابن مروان :

يا أيهـــا الجمـــل الذى أراكا ... عليك سهل الأرض فى ممشاكا
ويحك هـــل تعـــلم من علاكا ... ان ابن مـــروان عـــلا ذراكا
خليفـــــة الله الـــذى امتطاكا ... •••• الخ

كما كان الحـــداء يعبر عن كيفيةأداء مناسك الحج ورحلة الحجيج داخل المنطقـــة المقـــدسة والحنين الى الأهل فى غـــربة السفر وطول الدرب بعبـــارات تريح نفوس المسافرين ، وتخفف من ملل الطريق ، وتحث الابل والركب على اكمال المسيرة المقدسة (٤٣) •

خامسا — المـــكوس :

من المشاكل التى كان يعانى منها ضيوف الرحمن المـــكوس التى كانت تفرض عليهم عند وصولهم الى بعض المحطات الرئيسية كعيذاب أو جدة ، وكانت تقـــدر بحوالى سبعة جنيهـــات عن كل حاج ، وقـــد استمرت هـــذه المـــكوس حتى أبطلها صـــلاح الدين الأيوبى فى سنة ٥٩٠هـ / ١١٩٣م زمن الشريف مكثر بن عيسى ، ورتب صـــلاح الدين فى مقـــابل الغـــائها كميـــة ســـنوية من الحبوب ترسل الى الحرمين

---

(٤٣) انظر البتنونى : المصدر السابق صص ٢١٧ ، ٢١٨ حيث ذكر الوانا من هذا الحداء الذى كانت تردده قوافل الحجيج •

الشريفين ، ثم أعادها الأشراف بعد صلاح الدين على الداخلين من الحجاج الى مكة المكرمة [٤٤] ثم أبطلت فى سنة ٦٣٩هـ / ١٢٤١م ، وعادت مرة أخرى ، ولكنها أبطلت سنة ٧٦٠هـ / ١٣٥٨م • وهكذا كانت المكوس تلغى وتفرض عبر فترات تاريخية مختلفة ، وكان الحجاج يعانون من المبالغة فى قيمة هذه المكوس من جانب بعض الحكام ، كما كانوا يعانون الكثير من طرق تحصيلها ، واستخدام ألوان عديدة من الشدة والقسوة أحيانا [٤٥] •

وفى العصور المتأخرة ظهرت المكوس فى ألوان وأشكال مختلفة فكانت تجبى من الحجاج بصورة غير مباشرة ، حيث كان يؤخذ فى جدة من البائعين على كل شقدف يباع ستة قروش مصرية ونصف ، وهى وان كانت تؤخذ من البائع لكنها فى الحقيقة يدفعها الحاج المشترى اذ يلاحظها البائع عند تقدير الثمن ، كما كان يؤخذ من أجرة الجمل الذى يقل الحاج من جدة الى مكة ريالان للشريف ، وأربعة قروش مصرية للحكومة وريال آخر لوكيل المطوف بجدة ولمتعهد الجمال (المقوم) ، أما الجمل ذو الرحل الذى يقل الحاج من مكة المكرمة الى المدينة المنورة ثم الى ينبع والذى كانت أجرته ٣٢ ريالا فكان يؤخذ منها للشريف ١٢ ريالا ، وللمخرج الذى يتولى اخراج القوافل ريال ونصف ، وللمطوف ريالان ، وللمتعهد ريال وللحكومة ريال ، وربع ريال للرهينة [٤٦] ، فيكون الباقى للجمال أجرة له ولجمله ¼ ١٤ ريال أى أقل من نصف الأجرة ، فكان ذلك يدفع الجمال الى التحايل على الحجاج ليسلب منهم ما استطاع ، ومن ذلك أن كثيرا من الجمالة كانوا

---

(٤٤) المصدر السابق ص ٢٠ •

(٤٥) سيد عبد المجيد بكر : المرجع السابق ، ص ١٠٣ •

(٤٦) كانت كل قبيلة تقدم واحدا عنها تحبسه الحكومة حتى يصل الركب بسلام الى الجهة التى يقصدها وتأخذ الحكومة ربع الريال فى مقابل ذلك •

يتفقون مع الحجاج على عدد معين من الجمال يقدمونه فى أول الأمر له ويتفقون على أجرته ، حتى اذا مارحلوا أخذوا منهم بعض مااتفقوا عليه وأجروه لآخرين ، فيؤجرون الجمل مرتين ويتقاضون الأخرين كما كان يؤخذ بمكة على كل رأس يبـاع من الغنم خمسة قروش مصرية وعلى كل جمل خمسين قرشا (٤٧) ، وكثيرا أيضا مايغرر الجمالة بضعاف الحجاج فيأخذون الأجرة منهم ويخبرونهم بأن الجمـال خارج البلد ويرجونهم فى أخـذها من هناك حتى يوفروا عليهم دفع القوشان(٤٨) فاذا خرج الحجاج المساكين من مكة لايجدون الا جمالا ضعيفة هزيلة ينـالهم منها مشقات جسيمة ، وقد يضطرون أحيانا الى تركها والسير على أقدامهم جل مسافة الطريق أو كلها (٤٩) •

والجـدير بالذكر أن تلك المـكوس الضخمة لم تكن لها قيمـة ثابتـة بل ترتفع وتنخفض حسب نسبة جشع وطمـع ذوى الـكلمة هنـاك ، مع أن الذى يرد الى خزينـة الحكومة منها لايتجـاوز ستة قروش عثمانية (٥ قروش مصرية تقريبا) (٥٠) •

وأدهى من ذلك وأمر أنه كان يؤخذ من الحجاج الجاويين أربعـة جنيهات من كل حاج لا فى مقابل عمل ، أو أى شىء ، ولكى لـكونهم أغنياء متساهلين متسامحين يطمع فى نقودهم •

ويعلق ابراهيم رفعت باشـا أمير محمل الحج المصرى — وهو شاهد عيـان لهـذه الأحداث — على ذلك بقوله : « ••• وانه وربك لظلم بين وطمع مرد ، ثم هل سمعت بمثل هذه الضرائب القاسية التى

---

(٤٧) ابراهيم رفعت : المصدر السابق ، حـا صص ٦٥ ، ٦٦ •

(٤٨) القوشان : كلمة تركية معناها المـكس •

(٤٩) البتنونى : المصدر السابق ، ص ٢١٤ •

(٥٠) المصدر السابق ونفس الصفحة •

يأباها الاســـلام وينكرها أشد الانكار ٠٠٠٠ ولــكن لاتعجب من أعمال هؤلاء فالدين لغو على ألسنتهم لم يتمكن بعـــد من نفوســـهم فتراهم (يقولون بأفواههم ماليس فى قلوبهم والله أعلم بما يكتمون) ، ولو علمت دولتـــا فرنسا والروسيا هذه المظالم التى يتكبدها الحجاج لمـــا منعوا رعاياهم المسلمين عن الحج ، اذ لو حضروا ورأوا هذه المظـــالم بأعينهم لرغبوا عن الحج ، ولم يحدثوا به أنفسهم تارة أخـــرى ، بل لبثوا فى نفوس اخوانهم كراهيته ، واذ ذاك يمتنعون من تلقاء أنفسهم عن الحج دون أن يتكلف حكامهم مشقة المنع ونتائجه ولـــكن (البعيد أعمى) » (٥١) .

سادسا — معاملة العربان الجمالة للحجاج :

ففضلا عن المشاكل والصعوبات التى يتعرض لها ضـــيوف الرحمن والتى سبق أن أشرنا اليها فان هؤلاء الحجاج يتعرضون أثنـــاء تنقلهم فى القوافل بين جدة ومكة والمـــدينة وينبع والمشاعر المقدسة الى نوع آخر من المشاكل ، وهو سوء معاملة العربان الجمالة لهم أثناء رحلتهم، وتتوقف معاملة هؤلاء العـــربان للحجاج على ســـخاء الحجاج معهم أو بخلهم ، فيحـــافظ العـــربان على الحجاج وعلى أمتعتهم متى غمروهم بالخيرات من مأكولات ولحوم ومشروب الشاى وتزداد عنايتهم بالحجاج اذا وعدوهم بكسوة يعطونها فى المحطة الختامية ، وهذه الـــكسوة يسيرة التكلفة فهى ثوب قطنى من « البفتـــة » السمراء ، وعقـــال وكوفيـــة لاتتجاوز قيمتهـــا عشرة قروش مصرية ، أما من بخل منهم على هؤلاء العربان بماله فيسومونه سوء العذاب ألوانا ، فتارة يقطعون حـــزام الجمل فيقع راكبـــه ويتأخر عن القافلة حتى يصـــلح الحزام ، وربمـــا انتهزوا فرصـــة الانفراد به وقتلوه اذا لم يبرز لهم الريالات ويتعهـــد بالغداء ، وتارة يؤخرون الجمل عن القـــافلة بحجة أن الرحل فى حاجة

---

(٥١) ابراهيم رفعت : المصدر السابق ، حـ١ ص ٦٦ — ٦٧ .

الى أصلاح ، وما يريدون بذلك الا فرصـــة للفتك به والعربان مغرمون بشرب الدخان ، فلو أن الحاج أخذ معه قسطا منه وأعطاه لجماله فانه يرعاه أحسن رعاية ويمشى بجانبه ويحافظ عليه ويهيىء له كافة أسباب الراحة .

ومن عادة العربان أنهم اذا تناولوا الطعـــام مع الحاج لايخونونه أبدا ، واذارأوا عربانا من قبيـــلة أخرى يريدون الفتـــك به أخبروهم أنه فى كنفهم ، فلا يصلون اليه بسوء ، وكأنما هو واحد منهم (٥٢) .

ويروى ابراهيم رفعت باشا أنه أثناء صعودهم لجبل حراء بلغهأن اعرابيا قتل حاجا فلم يجد معه غير ريال واحد ، فقيل له : أتقتله من أجل ريال ؟ فقال الاعرابى وهو فرح « الريال أحسن منه » . ويعلق ابراهيم رفعت على تلك الحادثة بقوله : « فانظر كيف بلغت القسوة من هذه القلوب ، وكيف أعماها حبها لدراهم معدودة عن المحافظة على ارواح بريئـــة تقوم بشعيرة من أكبر الشعائر الدينية فى مكان جعله الله حرما آمنا للنـــاس » (٥٣) .

المشاق التى يلاقيها الحجاج ولقب الحاج عند عامة المسلمين :

كانت طرق الحجيج الى بيت الله الحـــرام — قبل بنـــاء الخط الحجازى — كلها مشقات وأخطار بما كانت تلقيه يد الطبيعة فى سبيلهم من الشدائد الطبيعيـــة التى كانت تفتك بسوادهم فى الطريق من حر الصيف وقر الشتاء ، أو جفاف ماء الآبار فى هذه الصحراء المحرقة ، وما كان يدهمهم فيها من السيول التى كانت تجتاحهم فلا تبقى ولا تذر ، هذا فضلا عما يتعرض له ضيوف الرحمن من هجوم أشرار الأعراب عليهم ، وما يتمخض عنه من أعمـــال السلب والنهب واراقة الدماء وكثيرا ماكان النزاع على السلطة بين أشراف مكة ، أو حربهم مع قبائل الأعراب ،

---

(٥٢) ابراهيم رفعت : المصدر السابق ، جـ١ ص ٦٨ .
(٥٣) المصدر السابق ، جـ١ ص ٥٩ .

أو اختلاف أهل مذهب مع أهل مذهب آخر — يقفل فى وجوه الحجاج أبواب مكة أو المدينة بعد وصولهم الى هذه أو تلك فيرتدون عن الأولى دون أن يؤدوا المناسك ، وعن الثانية دون أن يتشرفوا بالسلام على الحبيب المصطفى ﷺ ، فيعود الحجاج الى بلادهم ، وقد أضيفت الى متاعب الطريق ومشقاته متاعب وآلام نفسية يزيد من حدتها حرمانهم من تحقيق أمنيتهم فتضعف قواهم وتخور عزائمهم وتنخفض معنوياتهم الى أدنى درجاتها وغالبا ماكانت تعصف بهم يد الفوضى فتشتتهم ، وتحيلهم حالة الضعف التى صاروا اليها الى فريسة سهلة لأعمال السلب والنهب .

كل ذلك كان يحدث لحجاج بيت الله الحرام ، والمسلمون كل عام يشدون الرحال الى بيت الله الحرام فدونه تهون الصعاب وتذلل العقبات ، فلم نسمع عبر التاريخ أن المسلمين قد انقطعوا عن أداء تلك الفريضة من أنفسهم ، اللهم الا ماقعد ببعضهم — من غير جزيرة العرب — أيام فتنة القرامطة ، وأثناء الحروب التى دارت بين الدولة العثمانية والسلفيين فى الجزيرة العربية لأن الطريق كانت مقطوعة عليهم ، كما لم نسمع بأن جميع المسلمين قد أهملوا هذه الفريضة أو تقاعسوا عن أدائها مطلقا ، ولم يقف أحد منهم بعرفة منذ ظهور الاسلام الى يومنا هذا الا فى سنة ٦٥٤هـ / ١٢٥٦م التى لم يحج فيها أحد بسبب الفتنة التى كانت بين الأشراف على امارة مكة (٥٤) .

من أجل ذلك كان خروج الحجاج لأداء هذه الفريضة تسبقه الاستعدادات وتواكبه شتى مظاهر الاهتمام وحفلات التوديع ، وكان أول مايهتم به الحجاج هو الاطمئنان على سلاحهم الذى يصطحبونه معهم أثناء رحلتهم كأنهم سائرون الى دار حرب لا الى دار قد أمن

---

(٥٤) البتنونى : المصدر السابق صص ٣٠٩ ، ٣١٠ .

الله فيها حيـاة الانسان والحيوان بل وحيـاة الأشجار ، فاذا عادوا الى بلادهم اسـتقبلهم أهلهم وذووهم بالطبول والزمور فيقيمون لهم الأفراح والليـالى الملاح ، وكان أهالى الحجاج فى مصر يظلون طوال فترة موسم الحج فى قلق وترقب حتى تأتى بشائر الحجاج من الطور بوصولهم الى مصر بالسلامة على لسان البرق أو البريد ، وكثيرا ماكانت تصلهم البشائر قبل البرق أو البريد على يد أفراد كانوا يحضرون من مصر لهذه المهمة ، ويعودون من الطور أو الوجه (٥٥) بما يبشر أهـل الحجاج بسلامتهم نظير الهبـات والعطايا التىكان أهلالحجاج يغدقون بها عليهم (٥٦) .

وكان أهل الحجاج بعد الاطمئنان عليهميشرعون فىالاستعدادات لاستقبالهم فينشطون فى تهيئة كل مافيـه راحة الحجاج ورفههم من نقش الدور ، وتجديد ماقدم عهده فيهـا من فرش وغيره لا فرق فى ذلك بين أمير وفقير ، وكانت الطبقـة الفقيرة وهى سـواد الحجاج وأكثرهم مشقة بطبيعـة الحال تزين لهم واجهـات منـازلهم وتزوق بالرسـومات حيث يرسم عليهـا صـورة المحمل وقافلتـه وحرسه ، ويرسمون الى جانبهـا نخلة قـد ربط الى جـذعها سبع وضبع فى سلسلتين من الحديد ، وبالقرب منهما رجل قد أشهر سيفه فى يده ، اشارة الى أن صـاحبنا (الحاج) حفظه الله تغلب بقوته وشجاعته على كل ماصادفه فى طريقه هذا من المخاطر والمهالك .

لذلك كان — ولا يزال — لقب الحاج عند العـامة من المسلمين أشرف الألقاب التى يتحلى بها صـدر أسماء الطبقة الدنيا ، اذ يدل

---

(٥٥) الطور : مدينة فى سيناء تقع على خليج السويس اقيم عليهـا مركز للحجر الصحى لحجاج البحر ، الوجه : مدينـة فى شـمال الحجاز بالمملكة العربية السعودية ، اقيم بها مركز للحجر الصحى لحجاج القوافل وهى تقع على الساحل الشرقى للبحر الأحمر .

(٥٦) البتنونى : المصدر السابق ، ص ٣١٠ .

على مايمتاز به الشخص (الحاج) من صفات الشهامة فى الشبان ، فإذا قيل لواحد منهم (يا حاج فلان) يعنى يا أيها الشهم الشجاع، أما اذا لقبت به الشيوخ والكهول ، فانما يكون ذلك دليلا على كمال يقينهم ومتانة دينهم الذى تحملوا فى طريقه الأهوال التى تشيب منها الأطفال (٥٧) .

مما سبق يتضح لنا أن حجاج بيت الله الحرام كانوا يصادفون فى رحلتهم المقدسة من الصعوبات والعقبات الشىء الكثير ، الأمر الذى جعل بناء سكة حديد الحجاز أملا اسلاميا داعب خيال ملايين المسلمين فى شتى بقاع العالم الاسلامى وقد ظهر ذلك جليا فى تدفق التبرعات من شتى المسلمين على اختلاف جنسياتهم ومواطنهم تدعيما واسهاما فى انجاز هذا العمل الاسلامى الكبير . وهذا ماسوف نراه فى الفصول القادمة ان شاء الله تعالى .

---

(٥٧) المصدر السابق ، صص ٣١٠ — ٣١١ .

الفصل الثانى

فكرة انشاء الخط الحديدى الحجازى وبواعثها

— بداية التفكير فى مشروع سكة حديد الحجاز

— بواعث انشاء الخط الحجازى

— ادعاءات خصوم عبد الحميد ومناقشتها

— السلطان عبد الحميد يرد على ادعاءات خصومه

— والفضل ماشهدت به الأعداء

بداية التفكير فى مشروع سكة حديد الحجاز :

فى الواقع أن فــكرة ربط الشام باقليم الحجاز لم تــكن وليدة عهد السلطان عبد الحميد الثانى وليست بنت وقتها كما يذهب بعض الباحثين [١] بل هى ترجع الى سنة ١٨٦٤ م عنــدما اقترح الدكتــور زامبل الأمريكى الألمانى الأصل على الحكومة العثمانية فــكرة انشــاء خط حديدى يربط بين دمشق وساحل البحر الأحمر ، ولــكن الحكومة العثمانية لم تكن قــد سيطرت على زمام الأمور فى لواء الــكرك [٢] ومن ثم فقد أهمل التفكير فى هذا الاقتراح •

وفى سنة ١٨٨٠ م صحت عزيمــة وزير الأشــغال العــامة فى الآستانة على تمديد هــذا الخط ، فقدم مشروعا أوسع من السابق الى حكومته يقضى بانشاء خط حــديدى الى الأراضى المقــدسة ، ولــكن معظم المهنــدسين والجغرافيين رفضوا فــكرة هــذا المشروع بحجة تعذر تنفيــذه ، ذلك أن الأصــقاع التى يجتــازها الخط ينزل بهــا قبائل من البدو الرحالة الذين اعتادوا السلب والنهب ، هذا بالاضافة الى سهولة المواصــلات بالوسائل البحرية ورخصــها أكثر من البر ، وفوق كل ذلك فان العائد الذى يحصل من نقل الحجاج بالسكة الحديدية أثناء موسم الحج لن يكفى لتغطية جميع النفقــات الســنوية لهــذا الخط العظيم [٣] •

---

(١) جورج انطونيوس : يقظة العرب ، ترجمة د• ناصر الدين الأسد، د• احسان عباس ، دار العلم للملايين ، ط ٥ ، بيروت١٩٧٨ ، ص١٤٢ •

(٢) محمد كرد على : المصدر السابق حـ٥ ص ١٧٠ ، وانظر : وجيه الخيمى — مقال بعنوان « الخط الحديدى الحجازى — ماضــيه وحاضره ومستقبله » نشرته مجلة الفيصل العدد ٣٢ (صــفر ١٤٠٠هـ / ينــاير ١٩٨٠) السنة الثالثة ص ١٢٨ •

(٣) محمد كرد على : المصدر السابق حـ٥ ص ١٧١ •

وقــد بقى مشروع الخــط الحجــازى مهمــلا الى مطلع القرن العشرين حين تحمس له السلطــان عبد الحميــد الثــانى الذى وجه اهتمامه لربط ولايات الــدولة العثمانيــة عامة بشــبكة من الخطــوط البرقيــة (٤) ثم عززها بالخطوط الحــديدية ، وتوج مشاريعه بمــد الخط البرقى الحجازى من السلط الى المــدينة المنورة عام ١٩٠٠ م (٥) للاطمئنان على قوافل الحج أثنــاء مسيرتها ، ثم أعقبــه بمشروعــه العظيم وهو خط سكة حــديد الحجاز من دمشق الى المدينة المنورة ، الذى تم تنفيــذه فى العقــد الأول من القرن العشرين • هذا المشروع الاســلامى الذى يعتبر بحق من أروع منجزات السلطان عبد الحميد الثانى ، اذ شهدت الأراضى المقدسة الاســلامية فى الحجاز لأول مرة فى تاريخها خطا حديديا يتيح لها الانفتــاح على العالم الخارجى بعد أن كانت فى عزلة تامة نتيجــة وسائل الاتصــال البدائية المتمثلة فى قوافل الابل التى كان يستخدمها الحجاج والتجار وغيرهم فى تنقلاتهم وأسفارهم •

بواعث انشاء الخط الحجازى :

أما الدوافع والأهــداف التى توخاها السلطان عبــد الحميد من وراء انشاء هــذا الخط الحجازى ، والتى جعلت هذا المشروع يحظى باهتمامه ، ويجند له كل امكاناته فتنحصر فى هدفين مزدوجين متلاحمين بحيث يصعب الفصل بينهما (٦) •

---

(٤) فاروق عثمان اباظة — الحكم العثمانى فى اليمن من سنة ١٨٧٢ الى ١٩١٨ ، الهيئــة المصرية العــامة للــكتاب ، القاهرة ١٣٩٥ هـ / ١٩٧٥ م ، ص ١١٥ .

(٥) عبد العزيز محمد عوض : المرجع السابق ، ص ٢٨٧ .

(٦) د. عبد العزيز الشناوى — الدولة العثمانية دولة اسلامية مفترى عليهــا ، (ثلاثة اجــزاء) الانجلو المصرية ، القــاهرة ١٩٨٣ ، حـ ٣ ص ١٣٢٥ .

أولهما — خـــدمة حجاج بيت الله الحرام وذلك بايجــاد وســيلة سفر عصرية يتوفر فيها الأمن والسرعة والراحة ، فقد كان ضــيوف الرحمن — كما سبق أن أشرنا — يتعرضون لشتى الأخطار من هجوم قبــــائل البــدو فى الطــريق يسلبون أموالهم وأمتعتهم ، ويهتكون أعراضهم ، وفى معظم الأحيان يقتلونهم ، كما كانوا يكابدون المشقات والصــعوبات بسبب طول المســافة فى الصــحراء القــاحلة ، حيث يتعرضون لقلة المــاء والعطش وأحيــانا للســيول التى تقطع عليهم الطريق بل وتجــرف الركب بأكمــله من ناحيــة ، وطول الوقت الذى تستغرقه رحلة القوافل من ناحيــة أخرى ، هذا فضــلا عن النفقــات البــاهظة التى ينفقها الحاج طوال تلك الرحلة ، وغير ذلك ممــا سبق ذكره فى الفصل الأول ، فكان بنــاء الخط الحجازى خدمة للاســلام وتيسيرا على المسلمين لأداء فريضة الحج الركن الخــامس من أركان الاســلام (٧) .

أما الهدف الثانى — فكان دعم حركة الجامعــة الاســلامية التى كانت فى جوهرها تهــدف الى تكتيل جميع القوى الاسلامية ، وتوحيد صفوفها لمقاومة الأطمــاع لأوربيــة فى العالم الاسلامى ، وقد قامت هــذه الحركة على دعامتين أساسيتين هما : الخــلافة ، والحج الى الأماكن المقدسة فى الحجاز ، والحج لم يكن فريضة دينيــة فحسب ، بل هو كذلك بمثابة مؤتمر اســلامى سنوى كبير يلتقى فيــه المسلمون وقــد جاءوا من كل فج عميق حيث يتعــارفون ويتبــاثون العواطف الدينيــة ، ويتبــاحثون فى مختلف شــئونهم الاســــلامية ، فأراد عبد الحميد — وقــد اتخذ من حركة الجامعة الاســلامية سياسة عليا للدولة — أن يجعل الحج وسيلة عملية ، كى يلتف المسلمون — ســواء من داخل الدولة العثمانية أو من خارجها — حول الخلافــة التى كانت فى ذلك الوقت فى آل عثمان ، ومن ثم صحت عزيمتــه على انشاء سكة

---

(٧) محمد كرد على : المصدر السابق ، جـ ٥ ص ١٧٠ .

حديد الحجاز ، وربطها فى أذهان المسلمين جميعا بهذه الحركة تجسيدا لها ، وبذلك يظهر عبد الحميد أمام العالم الاسلامى بمظهر الخليفة التى تحدوه أنبل العواطف نحو اخوانه فى الدين [٨] ، فيتحقق له فضلا عن كسب عواطف المسلمين فى العالم قاطبة اتساع نفوذه المعنوى فى جميع الممالك الاسلامية بصفته حامية وخادما للحرمين الشريفين [٩] ، الأمر الذى يكون له أكبر الأثر فى تثبيت دعائم الخلافة وبالتالى التفاف المسلمين حولها ، يتضح ذلك من قول السلطان عبد الحميد فى مذكراته : « ... المهم هو اتمام خط السكة الحديد بين دمشق ومكة فى أسرع وقت ... ففى هذا تقوية للرابطة بين المسلمين ، كما فيه أيضا اتخاذ هذه الرابطة — بعد تقويتها — صخرة صلبة تتحطم عليها الخيانات والخدع الانجليزية » [١٠] وفوق كل ذلك هو اظهار الدولة العثمانية بمظهر الدولة العصرية التى « لم تفقد قابليتها للتطور ، وأنه يمكننا احباط محاولات انكلترا (كذا) المتكررة فى عرقلة أى عمل نقوم به لخدمة بلدنا وأمتنا » [١١] ، وذلك فى وقت كان خصوم الدولة العثمانية من الاستعماريين والصهيونيين يتهمونها — أمام المسلمين — بالجمود والتخلف ، وبأنها فرضت على الولايات العربية ستارا من العزلة عن العالم ، وبأنها

---

(٨) د. عبد العزيز الشناوى : المرجع السابق ، حـ٣ ، ص ص ١٢٢٥ — ١٢٢٦ .

(٩) محمد جميل بيهم : فلسفة التاريخ العثمانى ، فرج الله للمطبوعات ، بيروت ١٩٥٤ ، ص ١٨٠ .

(١٠) محمد حرب عبد الحميد : مذكرات السلطان عبد الحميد ، دار الانصار ، القاهرة ١٩٧٨ م ص ٨ .

(١١) السلطان عبد الحميد الثانى : مذكراتى السياسية (١٨٩١ — ١٩٠٨ م) ط٣ ، مؤسسة الرسالة ، بيروت ١٤٠٢هـ / ١٩٨٢ م ص١٠٦

أوقعتهم فى الفقــر ، وذلك ليقللوا من شأن الدولة والخلافة فى أعين المسلمين (١٢) .

ادعاءات خصوم عبد الحميد ومناقشتها :

وقبل أن نغادر الحــديث عن دوافع السلطان عبد الحميد الثانى وأهــدافه التى سعى الى تحقيقها من وراء انشـــاء خط سكة حــديد الحجاز ، يجدر بنـــا أن نشير الى ما أذاعه خصـــوم عبد الحميد حول هــذا الموضـــوع من افتراءات تبناها بعض البـــاحثين ورددوها فى كتبهم وأبحاثهم سواء عن عمد أو مســايرة تأثرا بهــذه الآراء ، ثم مناقشة هذه الادعاءات .

فقد ذهب هــذا الفريق من البــاحثين الى أن عبد الحميد قصد من وراء انشاء هــذا الخط الحجازى تحقيق ميزة استراتيجية للدولة العثمانية حيث يمكنها استخدامه « كوسيلة نقل سريعة للجيوش التركية المتجهة نحــو الولايات فى الجــزيرة العربيــة تلك الولايات التى لم تخضع للحكم العثمانى خضوعا تاما » (١٣) ، وذلك بــدلا من الطريق البحرى البطيء كثير التكاليف عبر قناة السويس ، لاسيما وأن السلطان عبد الحميد كان يتطلع الى اليوم الذى يمتد فيــه هــذا الخط جنوبا حتى يمكنــه احكام قبضته على اليمن الثــائر (١٤) ، ولأن ســيطرة انجلترا على مصر وعدن كانت بمثابة تهــديد مستمر للقنـــاة كوسيلة

---

(١٢) فائق بكر الصواف : العــلاقات بين الدولة العثمانيـــة واقليم الحجاز (فى الفترة من ١٨٧٦ — ١٩١٦) رســالة دكتوراه من جامعــة الأزهر ص ١٢٧ .

(١٣) د. زين نور الدين زين : نشوء القومية العربيـــة مع دراســـة تاريخية فى العلاقات العربية التركية ، ط٢ ، دار النهـــار ، بيروت ١٩٧٢، صص ٥٧ — ٥٨ .

(١٤) جورج انطونيوس : المرجع السابق ، صص ١٤٢ — ١٤٣ .

لاتصـــال الدولة العثمانيـــة بولاياتهـــا فى الجزيرة العربية عن طريق البحر •

وامعـــانا فى احكام حلقـــات هـــذا الادعاء يقـــررون أن الحكم العثمانى ظل مقتصرا على الجهـــات الساحلية فى اليمن حتى افتتحت قناة السويس للملاحة الدولية سنة ١٨٦٩ م وبعد ذلك تمكن العثمانيون من السيطرة على اليمن عن طريق الحمـــلات العسكرية التى أرسلوها عن طريق البحر عبر قنـــاة السويس ، واستغنوا بذلك عن مساعـــدة شريف مكة لهم ، ولكن عندما احتلت انجلترا مصر عام ١٨٨٢م وبسطت سيطرتها على قنـــاة السويس أصبح مرور الجيـــوش العثمانيـــة فى القنـــاة خاضعا للوضع السياسى القائم بين انجلترا والدولة العثمانية ، ومرهـــونا بموافقـــة انجلترا على ذلك ، ومن ثم فقـــد كانت الســـفن العثمانية تقف فى قنـــاة السويس — أحيـــانا — لمـــدة أربعين يوما بحجـــة الحجر الصحى ، الأمـــر الذى يترتب عليـــه اصـــابة الجنود بالأمراض المختلفـــة نتيجـــة هذا التوقف ، وعندما يسمح لهم بالرحيل كانوا يصلون الى اليمن وهم فى حالة سيئة من الارهاق والاعياء (١٥) •

ويضيف هؤلاء البـــاحثون الى ذلك أن الدولة العثمانيـــة لم يكن لديهـــا وقتئـــذ الـــكثير من السفن الصالحة التى يمكن الاعتماد عليها لتنفيـــذ سياسة عبد الحميد العسكرية فى شبه الجزيرة العربية (١٦) ، ومن أجل ذلك — فى رأيهم — تفتق ذهن عبد الحميد عن هذا المشروع الذى ظاهره الرحمـــة بالحجاج والحـــدب عليهم ، وباطنـــه التنكيل بسكان الحجاز واليمن اذا تمردوا أو أعلنوا راية العصيان ضده •

---

(١٥) وجيه الخيمى : مجلة الفيصل ، ص ١٢٨ •

(١٦) د• السيد رجب حراز : الدولة العثمانية وشبه جزيرة العرب (١٨٤٠ — ١٩٠٩) معهد البحوث والدراسات العربية ، القاهرة ١٩٧٠م ص ١٢٣ •

وقـــد أفاض اســـتاذنا الدكتور عبـــد العزيز الشناوى (١٧) فى مناقشة هـــذه الادعاءات والرد عليهـــا وبيـــان أنها لم تكن عفو الخاطر بل جاءت لتحقق هـــدفا رئيسيا لخصوم السلطان عبـــد الحميد ، وهو تشويه سمعته ، واهتزاز صـــورته فى أذهان الأجيال المتعاقبة باظهاره فى صـــورة الحـــاكم الأفاق المضلل الـــذى يبتز أموال المسلمين فى صـــورة تبرعات لدعم مركـــزه العســـكرى والســـياسى فى الحجـــاز واليمن •

وفى معرض الرد على هذه الادعاءات وتفنيدها أورد — أستاذنا الدكتور الشناوى — العديد من الأسباب القوية التى تجعل من الصعب قبول هـــذه الادعاءات أو الأخذ بتفسيراتهـــا ، ومنها ماذكره تفنيـــدا لادعائهم بأن اتجاه السلطان عبد الحميد الى بنـــاء الخـــط الحجازى كان بهـــدف استخدامه كبـــديل عن قنـــاة الســـويس الواقعـــة تحت السيطرة الانجليزية التى تعوق مرور القوات العثمانيـــة الى الحجاز واليمن ، حيث قرر أن عبد الحميد قـــد شرع فى انشـــاء هـــذا الخط الحـــديدى فى مطلع سنة ١٩٠١ م بعـــد أن نجح فى ادخال تعـــديل جوهرى على مشروع اتفاقيـــة حرية مرور السفن فى قنـــاة السويس، وقد تقرر بمقتضى هـــذا التعديل اعفـــاء السفن والقوات العثمانيـــة من الخضوع للقيود العسكرية المفروضـــة على ســـائر الدول فى حالة قيـــام الحكومة العثمانية باتخاذ اجراءات لحماية ممتلكاتها الواقعة على الساحل الشرقى للبحر الأحمر ، وكان المقصود بالممتلكات العثمانية هو اقليم الحجاز وولاية اليمن ، كما جاء فى المـــذكرات المتبـــادلة بين كل من لندن وباريس والآستانة بشأن هذا التعديل ، وبعـــد الموافقة على هذا التعديل أبرمت فى الآستانة الاتفاقية الخاصة بحرية المرور فى قناة

---

(١٧) فى كتابه الدولة العثمانية دولة اســـلامية مفترى عليهـــا جـ٣ صرص ١٣٣٣ — ١٣٤٠ •

السويس فى ٢٩ أكتوبر سنة ١٨٨٨ م . وقــد أصبح عبد الحميــد — طبقا لهذه المعاهدة الدولية — ينفرد بميزة عسكرية دون سائر الدول، حيث يسمح لقواته وأسلحتهـا وذخائرها وسـفنها بالمرور فى قنـاة السويس دون أن تنتظر — على سبيل المثـال — انقضاء فترة زمنية محدودة على ابحار سفينة معـادية من أحد مخرجى القنـاة ، وذلك اذا كان الأمر يتعلق باخماد ثورة فى اليمـن أو فى الحجـاز أو فى كليهما معـا .

وتأسيسا على هذه الحقيقة لم يكن السلطان عبد الحميد فى حاجة الى تنفيذ مشروع الخط الحجازى اذا كان الهـدف الأساسى منه قمع ثورة فى هـذين الاقليمين ، لأنه فضـلا عن كونه مشروعا باهظ التكاليف فى انشائه وصيانته وحمايتـه من هجمات قبـائل الأعراب، فان ارسال قوات عثمانية الى مسرح العمليـات يكون أفضل عن طريق البحر منه عن طريق السكة الحديدية ، من حيث السرعة وراحة الجنود قبل أن يباشروا مهامهم القتالية ، وفى ظل وضعهم المتميز أثنـاء عبور القناة ، طبقا لاتفاقية الآستانة السالفة الذكر (١٨) .

حقيقة لقـد كشفت الوثائق الانجليزية عن أن السلطات العثمانية قـد استخدمت سكة حـديد الحجاز فى نقل الجنود الى غربى شبه الجزيرة العربيـة أثنـاء بنـاء الخط الحجازى فى صيف عام ١٩٠٥م فى عهد السلطان عبد الحميد ، وبعد بنـائه فى عهد الاتحاديين سـنة ١٩١١ م ، كما استخدم الاتحاديون الخط فى نقل المعـدات والأسلحة والذخائر الى قلب الجزيرة العربيـة لمساعدة ابن الرشيد سنة ١٩١٤ أثنـاء صراعه مع ابن سعود ، وذلك بنقلها من دمشـق الى تبوك عن طريق السكة الحـديد ، ثم نقلها على قوافل الابل الى قلب الجزيرة

---

(١٨) أنظر : د. عبد العزيز الشناوى ، المرجع السابق ، حـ٣ صص ١٣٣٣ — ١٣٣٦ ، ١٢٠٠ — ١٢٠٢ .

العربيـــة غير أن ذلك لاينهض دليـــلا على أن الهـــدف العسكرى كان هو البـــاعث الأســـاسى للسلطان عبـــد الحميـــد لتنفيـــذ مشروع سكة حـــديد الحجـــاز كمـــا يدعى خصـــــومه ، ذلك أن اســـتخدام الخط عســـكريا أثنـــاء أو بعـــد بنـــائه يدخل فى نطـــاق اســـتثمار النتـــائج الايجابيـــة لبنـــاء الخـــط الحجـــازى ، وأعتقـــد — كمـــا يعتقد العقـــلاء من الباحثين — أنه ليس محرما ولا ممنوعا على أى انسان أن يستثمر أى نتـــائج ايجابية لمشروع قام به بحجة أن هـــذه الفائدة لم تكن ضمن أهداف اقامة هـــذا المشروع ، والا اعتبر ذلك ضربا من الهذيان (١٩) •

ومما يتصل بموضـــوع مناقشـــة ادعاءات خصـــوم عبد الحميد والرد عليها نود أن نشير الى حقيقة هامة وهى أن ربط أجزاء الولاية الواحدة بشبكة من الخطوط الحديدية ، وأيضا ربط الولايات العثمانية ببعضها ببعض بخطوط حديدية ، كانا سياسة عليا للدولة العثمانية على عهد السلطان عبد الحميد الثانى ، فلم يكن الخط الحديد الحجازى أول خط حديدى تمد مراحله الأولى فى بلاد الشام ، فقد سبقه انشاء عدة خطوط حديدية وتم تسييرها واستخدامها فى عهد السلطان عبد الحميد قبل الشروع فى انشاء سكة حديد الحجاز ، الأمر الذى يمكن أن نعتبره عاملا جديدا فى دحض تلك الادعاءات •

كان من بين تلك الخطوط الحديدية مايلى :

(١) الخط الحديدى من يافا الى القدس سنة ١٨٨٨ م •

(٢) خط بيروت / دمشق سنة ١٨٩١ م •

---

(١٩) أنظر الفصل العاشر من هذا البحث وهو الخاص بنتائج بنـــاء الخط الحجازى حيث تحدثت فيـــه بالتفصيل عن ذلك وعالجت هذه المسألة معالجة موضوعية .

(٣) خط دمشق / مزيريب سنة ١٨٩٠ م .

(٤) خط طرابلس الشام / حمص ١٩١١ م .

(٥) خط دمشق / حلب ١٩٠٣ م [٢٠] .

وعلى ذلك لا يمكن القول ان اهتمام السلطان عبد الحميد بانشاء تلك الخطوط الحديدية فى بلاد الشام وغيرها كان يرجع الى رغبته فى استخدامها لنقل قوات عسكرية على وجه السرعة الى أماكن الاضطرابات أو الثورات ، « لأن هـذا القول — كمـا يقول أسـتاذنا الدكتـور الشناوى — معناه الغاء العقول وتوقف التقدم ، وربط كل اصلاح عمرانى بهدف عسكرى هو سحق ثورات قد تنشب وقد لا تنشب ومعنى ذلك أيضا أنه اذا امتنع عبد الحميد عن ادخال السكك الحديدية فى البلاد العربية رماه خصومه بالجمود والرجعيـة والتخلف ، واذا أدخل بلاده عصر البخار فى وسائل النقل باستخدام السكك الحديدية ، اتهمه المتحاملون عليه برغبته فى خنق الحريات والتنكيل بالأحرار ودعاة الاصلاح » [٢١]

على أننا لو نظرنا الى بداية التفكير فى ربط الشام بساحل البحر الأحمر الشرقى بخط حديدى لوجدنا هذه الفكرة لم تكن وليـدة عصر السلطان عبد الحميد ، بل كانت ترجع الى سنة ١٨٦٤ م ، أى قبل تولى عبدالحميد عرش الدولة العثمانية باثنى عشر عاما ، وكان صاحب هذا الاقتراح هو الدكتور زامبل الأمريكى ، ثم تجددت الفكرة سنة ١٨٨٠م على يد وزير الأشغال العثمانى ، أى بعد تولية عبـد الحميـد بأربع سنوات ، ولـكن نظرا لوجود بعض العقبـات لم تبرز الفـكرة الى

---

(٢٠) انظر تفاصيل بناء هذه الخطوط فى :
محمد كرد على : المصدر السابق ، حـ٥ ص ص ١٦٠ — ١٦٥ ، ١٩٢ .
، عبد العزيز عوض ، المرجع السابق ، ص ص ٢٧٥ — ٢٧٨ .

(٢١) د. عبـد العزيز الشـناوى : المرجع السـابق ، حـ٣ ص ص ١٣٣٩ — ١٣٤٠ .

حيز التنفيذ — كما سبق أن أشرنا فى بداية هذا الفصل — ومع ذلك فاننـا لم نجد أحدا من هؤلاء المتحاملين على السلطان عبد الحميـد يشير الى ذلك ويتهم من فـكروا فى هـذا المشروع منـذ البـداية — ورائدهم الدكتور زامبل الأمريكى — بأن بواعثهم على ذلك كان هو الرغبة فى استخدام هـذا الخط عسكريا ، ثم عندما رأى السلطـان عبد الحميد احيـاء هذه الفكرة واخراجها الى حيز التنفيذ بدافع دينى سياسى ، وهو تيسير سبل الحج أمام المسلمين ، وجمع كلمتهم حول الخلافة الاسلامية تدعيما لحركة الجامعة الاسلامية فى مواجهة الأطماع الأوربية — عند ذلك وجدنا هؤلاء المتحـاملين يتبـارون فى توجيـه الاتهامات الى عبد الحميد بغيـة تشويه سمعته فى أعين المسلمين . وعلى ذلك يتضح لنـا الدوافع الحقيقية وراء هذه الافتراءات ، انها الحقد على الاسلام والمسلمين وخليفة المسلمين عبـد الحميد الثـانى الذى كان يعمل على توحيد كلمة المسلمين من أجل مواجهـة الأخطـار الأوربيـة .

السلطان عبد الحميد يرد على ادعاءات خصومه :

لقـد كان لسياسـة بنـاء الخطوط الحـديدية التى انتهجهـا عبد الحميد أهداف اقتصـادية وعمرانية ، يقول السلطان عبد الحميد فى مذكراته فى معرض حديثه عن الخطوط الحـديدية والفوائد التى حققتها : « ... اننا فى أمس الحاجة الى مزيد من الخطوط الحديدية، فهى تفتح طرقا جـديدة بين مختلف الولايات فتتحسن بـذلك أحوال الشعب المعيشية ... يفهم من التقارير الواردة أن المنـاطق التى يمر منها الخط الحديدى تزداد انتعاشا وثراء ، وهكذا وجدنا أراضى ملائمة لتوطين المسلمين المهاجرين من أوربا ، ويقال ان عـدد المسافرين على هـذا الخط (يقصد خط الأناضول) فى تزايـد مستمر ، لـكن المهم هو نقل البضائع ، فهـذا هو الأساس عنـدى ، وقـد كان الطن من البضائع ينقل من اسكى شهر الى حيدر آباد على ظهر الجمال بثلاثمائة

قرش (٦٠ فرنكا) ، أما الآن فلا يزيد هـذا السعر على سبعين قرشا (١٤ فرنكا) ، وقديما كانت المحاصيل فى المناطق الداخلية تتلف فى مواضعها بسبب عدم توفر وسائل نقلها ، فكان المزارع لايزرع الا بقدر مايستطيع نقله الى المناطق المجاورة ، أما الآن فبفضل أجور النقل الزهيدة أصبح المزارع مطمئنا الى أنه سيبيع ماتنتجه أرضـه ، فهو يزرع بقدر مايشاء » .

« ويقال ان خط حديد الأناضول قـد نظمت منشآته تنظيما جيدا، وجهزت بمستودعات للحبوب ، على أى حال فان هذا الخط قـد أعطى ثماره أكثر وأسرع مما كان متوقعا ، علينـا أن نحمد الله تعالى ونشكره لتوفيقه . اننـا فى تقـدم ، وفى تقدم سريع ، وهل ينكر هذا الواقع الا من أعمى الله بصيرته » .

« ... ان خط حـديد الأناضـول هو خير رد على من يتهمنى بالرجعية ومعاداة الثورة والسعى لمنع تسربها الى البـلاد ، بعد أن تخلصنا من بعض الآثار المدمرة التى خلفتها الحرب الروسية ، بذلت مافى وسعى للعمل على سرعة مد خط حديد الأناضول ، والهـدف من هذا الخط هو ربط شرق البحر المتوسط وبغداد بالأناضول ، والوصول الى خليج البصرة . وقـد تم انجاز هـذا المشروع بنجـاح بفضـل المساعدة الألمـانية ، فالأرباح التى تجنيها الولايات الواقعة على طول هـذا الخط تتزايد كل عام ، والحبوب التى تصـاب بالعفن وهى فى أرضها تلقى الآن سوقا رائجة ، ومعادننا تعرض فى الأسواق العالمية، ومعدن الـكروم الذى يعرضـه راغب بك ، أحـد الأمثلة على ذلك . لقد تهيأ للأناضول مستقبل مشرق » (٢٢) .

---

(٢٢) السلطان عبد الحميد الثانى : مذكراتى السياسية ، صص ٧٧، ٨٣ ، ٨٤ ، ١٢٦ .

والفضل ماشهدت به الأعداء :

وفى معرض الرد على ادعاءات خصوم عبد الحميد واتهامهم له بأن الباعث الأول على انشاء الخط الحجازى كان عسكريا ، يجدر بنا أن نورد هنا ماذكره بعض خصوم عبد الحميد والحاقدين عليه وعلى سياسته الاسلامية وعلى الاسلام بصفة عامة .

فهذا هو السفير البريطانى فى استانبول المعاصر لمرحلة مد الخط الحجازى ، والناقم على سياسة عبد الحميد ، وهو سفير دولة كبرى لها نفوذ وأطماع كثيرة فى الدولة العثمانية ويهمها معرفة حركات وسكنات السلطان عبد الحميد بل وما يختلج فى أعماقه ، يكتب هذا السفير الى حكومته فى تقريره السنوى عن سنة ١٩٠٧ م — وقت أن كان العمل فى تنفيذ الخط الحجازى يقترب من نهايته عند المدينة المنورة — يصف السفير انطباعاته عن سكة حديد الحجاز فيقول مشيدا بسياسة عبد الحميد الاسلامية وبسكة حديد الحجاز :

« .. ومهما يكن فليس هناك غير عاملين اثنين يظهران بوضوح من بين عوامل الحالة السياسية العامة خلال السنوات العشر الأخيرة ، أما الأول — فهو تلك السياسة الماهرة التى حدت بالسلطان الى أن يظهر أمام ثلاثمائة مليون من المسلمين بمظهر الخليفة والزعيم الروحى للاسلام ، وبثت فى نفوس رعاياه الحماسة والاستجابة لشعوره الدينى حين مد سكة حديد الحجاز التى ستيسر لكل مسلم فى المستقبل القريب سبيل الحج الى الأماكن المقدسة فى مكة والمدينة فتتيح لهم التمتع فى الآخرة بمسرات الجنة ومباهجها . وكان من نتيجة ذلك أن أصبح رعاياه يدينون له بالطاعة العمياء الى حد لم يسبق له مثيل ... » (٢٣) .

---

(٢٣) جورج انطونيوس : يقظة العرب .. مصدر سبق ذكره ، ص ص ١٤٣ — ١٤٤ ، نقلا عن جوتش وتمبرلى : الوثائق البريطانية عن أسباب الحرب المجلد الخامس ، ص ٤٣ .

فالسفير البريطانى — كما رأينا — يركز فى تقريره على نجـاح السلطان عبد الحميد فى سياسته الاســلامية وذلك بتحقيق الهـدفين السياسى والدينى اللذين قصـد اليهما عبد الحميد من وراء بناء سكة حديد الحجاز ، ولم يشر من قريب أو من بعيد الى أى هدف عسكرى •

وأيضا فهذا هو المستشرق كارل بروكلمان — وهو ممن اشـتهر فى كتابه بتعصبه ضـد الاسـلام والتحامل عليه — يقول فى معرض حديثه عن سكة حديد الحجاز موضحا هـدف عبـد الحميد من وراء بنائها ، فيقول :

« ••• لقد كان الهدف الذى رمى اليه السلطان (عبد الحميد) من أبرز أعمـاله على الاطـلاق (سكة حـديد الحجاز) هو تعزيز مكانته كخليفـة فى طول العـالم الاسـلامى وعرضه ، وبينما كان الحج الى المدينتين المقدستين غير ممكن حتى ذلك الحين الا عن طريق القوافل المضنية من دمشق عبر الصحراء ، أو عن طريق الماء عبر البحر الأحمر ، اذا بهاتين المدينتين تربطان الآن بمركز الامبراطورية بقضبان السكة الحديدية » (٢٤) •

وفضلا عن كل ذلك فان تحتيدى العشرات من الوثائق الانجليزية والفرنسية غير المنشورة والمنشورة ، لم أجد فى احـداها مايشير من قريب أو من بعيد الى أن الجانب العسكرى كان أحد بواعث السلطان عبد الحميد لتنفيذ مشروع سكة حديد الحجاز • ان كل ما أشارت اليه هذه الوثائق التى تحدثت عن المشروع منذ بداية انشائه الى وصـوله الى المدينة المنورة أنه حـدث اسـتخدام للخط فى نقل بعض القوات والمعدات العسكرية الى شبه الجزيرة العربيـة فقط • وهـذا لايعنى بالضرورة أن الخط أنشىء أصلا بدافع تحقيق أهداف عسكرية •

---

(٢٤) كارل بروكلمان : تاريخ الشعوب الاسلامية ، ترجمة نبيه أمين فارس ، ومنير البعلبكى ، الطبعـة الثامنة ، دار العلم للملايين ، بيروت ١٩٧٩ م ص ٥٩٤ •

فانه من الممكن عقلا أن تظهر بعد بنــاء الخط الحجازى نتــائج جديدة لم تكن فى الحسبان عند التفكير فى بنــائه ، وهــذا ماحــدث بالفعل ، فقــد ظهرت نتــائج عسكرية حيث يسر الخط نقل الجنــود بدون مشقة ، كما ظهرت نتــائج فــكرية لم يكن يتوقعها السلطــان عبد الحميد ولا غيره من القائمين على تنفيذ المشروع ، وهذه النتــائج الفكرية أضرت بالفعل بالدولة العثمانية فقــد ساعد الخط الحــديدى على سرعة انتقــال الأفــكار القومية الى الحجاز مما كان عاملا فعالا فى الثورة العربية سنة ١٩١٦ م ، فهل يمكن القول بأن عبــد الحميد قــد رمى الى ذلك من وراء بناء الخط الحجازى ؟! ، كما ظهرت نتائج اقتصادية وعمرانية على طول مسيرة الخط ، وفى المدينة المنورة محطة النهاية ، حيث انتعش اقتصــاد المــدينة ، وانتشر العمران فيها وزاد عدد سكانها ، وغير ذلك مما سوف نذكره بالتفصيل عند حديثنــا عن نتائج بنــاء الخط الحجازى ، فاذا كان قــد ظهرت نتائج عسكرية فى صورة سهولة نقل القوات والجيوش العثمانية عبر الخط الحجازى أثناء وبعــد بنــائه ، فمن الظلم أن نرجعهــا الى الوراء ونجعلهــا بواعث للسلطان عبد الحميد على بنــاء الخط ، فــكثير من الدول — فى عصر التقـــدم العــلمى والتــكنولوجى وفى عصر الــكمبيوتر — تقــوم بمشروعات ثم تظهر لها نتــائج وآثار جانبيــة لم تكن فى الحسبان عند التفكير والتخطيط لهذه المشروعات •

لقد كان خط سكة حديد الحجاز عملا اســلاميا جليلا بل أعظم الأعمال الاسلامية التى شهدها القرن العشرين بكل المقاييس •

الفصل الثالث

تمويل المشروع

- مصادر تمويل المشروع :

(١) موارد رسمية ثابتة من داخل الدولة العثمانية

(٢) تبرعات من داخل الدولة العثمانية

(٣) تبرعات من أفراد وهيئات اسلامية خارج الدولة العثمانية

— موقف بريطانيا من جمع التبرعات فى الهند للخط الحجازى

— منح الأوسمة للمكتتبين فى بناء الخط الحجازى

— المكتتبون الهنود يقدمون هدية للسلطان عبد الحميد

— استمرار تدفق التبرعات بعد وصول الخط الى المدينة المنورة

— تكاليف المشروع

فى الواقع أن تنفيذ مثل هـذا المشروع العظيم لم يكـن بالأمر الهين ، فقد وقفت دون تنفيذه صعوبات وعقبات كثيرة ، ولكن السلطان عبد الحميد جند جميع امكانات الدولة فى سبيل انجاز المشروع ، وقد نجح فى ذلك .

كان هنـاك نوعان من الصعوبات منها ماكان قبل البدء فى تنفيذ المشروع ويتمثل هـذا النوع من الصعوبات فى تمويل المشروع ، أى جمع نفقـاته ، وكيفية توفير موارد تكفل الاستمرارية فى التنفيذ دون ماتوقف . والنوع الثانى من تلك الصعوبات يتمثل فى العقبات التى واجهت المشروع أثنـاء تنفيـذه وبعد تشغيله ، ومنها على سبيل المثال — لا الحصر — مشكلة الأيدى العاملة اللازمة لبنـاء الخط ، ومسألة توفير الميـاه فى تلك الصـحراء القـاحلة ، وتوفير الوقـود لتشغيل القاطرات ولطهو الطعـام والتدفئـة والاضاءة ، ومنها حماية منشآت الخط من هجوم قبـائل البدو عليه وتخريبـه ، اذ كانوا يرون فيـه خطرا يهدد حيـاتهم الاقتصـادية — ولا سيما أصحاب الابل الذين يقومون بنقل الحجاج — فانشاء الخط يحول بينهم وبين تلك الموارد الرئيسية التى يعتمدون عليها فى حيـاتهم ، هذا فضلا عن كونه يمنع عنهم الأتاوات والهدايا التى يتلقونها سنويا مقابل ترك قوافل الحجاج تمر بسلام من أراضيهم فى طريقها الى الأماكن المقدسة ، وتأمين ذلك الطريق . الى غير ذلك من الصعوبات الفنيـة التى واجهت تنفيذ ذلك المشروع مثل: الرمال المتحركة، وتعرض الخط لجرف السيول فى المناطق الصحراوية وغير ذلك . وسوف نفرد فصـلا خاصا للحديث عن هـذا النوع الثانى من الصعوبات وكيفية معالجتها وتذليلها .

مصـــادر تمويل المشروع

أما النوع الأول من الصعوبات — تمويل المشروع — التى واجهت الحكومة العثمانية عند البدء فى تنفيذ المشروع فكان أهما ، ولا سيما اذا علمنا أن الدولة العثمانية كانت — حينذاك — تواجه أزمة ماليـــة طاحنة ، وأن المبلغ المقرر لسد نفقات المشروع يقدر بنحو ثلاث ملايين ونصف مليون ليرة عثمانية ، وفضـــلا عن ذلك فان السلطان عبد الحميد يريد أن يضفى على مشروعه الطابع العـــالمى الاســـلامى لا الطـــابع العثمانى البحت ، ومن ثم فهو يريد أن يتم انشاء ذلك الخط برأسمال اسلامى دون اللجوء الى بيوت المال الأجنبية كما حدث بالنسبة للخطوط الحـــديدية الأخرى التى أنشئت برؤوس أموال فرنســـية وبلجيكيـــة وبريطانية والمانية [1] •

ولـــكن على الرغم من كل ذلك فان هـــذه المسألة كانت فى نظر السلطان عبد الحميـــد أبسط مما يتصـــور الـــكثيرون ، فادارة الحج ونفقات السفر كانت تستنزف سنويا من ميزانيـــة الدولة مبلغ (١٥٠ ألف) ليرة عثمانية ، هذا فضـــلا عن الهدايا التى كانت ترسل للبـــدو كل عام والتى تقـــدر بحوالى (٦٠ ألف) ليرة عثمانية سنويا ، وعلى ذلك فانشاء الخط سوف يوفر للدولة هذه المبـــالغ من جهة ، كمـــا كان السلطان عبد الحميد يأمل — من جهة أخرى — فى تـــدفق الاعانات الـــكبيرة من كافة أنحاء العالم الاسلامى ، اسهاما منها فى هذا المشروع الاسلامى الـــكبير [2] وقـــد تحقق أمل عبد الحميد وتمت تغطية نفقات المشروع وتم انجازه •

---

(١) د• عبد العزيز الشناوى ، المرجع السابق ، ح٣ صص ١٣٢٦، ١٣٢٧ •

(٢) محمد كرد على — المصدر السابق ، ح٥ ص ١٧١ •

والجدير بالذكر أن نفقات بنـــاء سكة حـــديد الحجاز قـــد تم تغطيتها من موارد ثلاثة :

أولا — موارد رسمية ثابتة من داخل الدولة العثمانية •

ثانيا — تبرعات من داخل الدولة العثمانية •

ثالثا — تبرعات من أفراد وهيئات اسلامية خارج الدولة العثمانية •

أولا (المورد الأول) موارد رسمية ثابتة من داخل الدولة العثمانية :

والمقصـــود بهـــذا النوع من الموارد هو ماكان فى صورة ضرائب ثابتة ، أو اعانات مفروضة ، ومن ذلك : استحداث طوابع بريد تذكارية باسم الخط تلصـــق على جميع الطلبـــات والاســـتدعاءات الحكوميـــة والمعـــاملات التجارية (٣) ، ومنهـــا طلب الحكومة من الموظفين التبرع للمشروع براتب شهر كال فى بادىء الأمر ، ثم صـــدور الأوامر بحسم عشر راتبهم الشهرى فى السنة مرة واحدة (٤) ، كمـــا فرضت الدولة ضرائب جديدة وجهت حصيلتها للمشروع وكان من بين هـــذه الضرائب ضريبـــة المسقفات (٥) كما أوقفت الدولة على الخط بعض المشروعات والأراضى ، منها عائدات مناجم الفوسفات بالقرب من الصلت التى تقع على الخط الحجازى ، وينـــابيع الـــكبريت (المياه المعدنية) بالقرب من الحمـــة الواقعـــة على الخط الفرعى (حيفـــا/درعا) والتى عهد باستغلالها الى ادارة خط الحجاز (٦) •

(٣) وثائق وزارة الهنـــد : I. O. R. : L/P & S/10/12

تقرير من اولر (Auler) باشا ، بشأ خط سكة حديد الحجاز ، الجزء الثالث — تاريخ الانشاء •

(٤) محمد كرد على — المصدر السابق ، حـ٥ ص ١٧٢ •

(٥) د. عبد العزيز الشناوى ، المرجع السابق ، حـ٣ ص ١٣٢٧ •

(٦) تقرير أولر (Auler) باشا ، مصدر سبق ذكره •

كما نقلت مخصصـــات دائرة الحج البالغـــة (١٥٠ ألف ليرة فى السنة) ، وكذلك (٦٠ ألف) من عطايا السلطان الى ميزانية الخط (٧) .

كما قررت الحكومة العثمانيـــة جمع اعانة للخط الحجـــازى من الحجاج ، وقـــد قدرت تلك الاعانة بمبلغ ريال واحد يدفعها كل حاج غير معسر قبل أن يغـــادر مكة ، وقـــد حـــدث فى موســـم الحج عام ١٣١٨هـ/١٩٠١م أن أمر شريف مكة (الشريف عون الرفيق) بمنع خروج الحجاج بعد أداء فريضا الحج الى أن يدفعوا جميعا ريال الاعانة للسكة الحديدية ، وذلك عن طريق المطوفين الذين أخذوا يجمعونها ويوردونها للشريف كل يوم ، وقد لحق بالحجاج مشقات بالغة نتيجة حبس الشريف لهم جميعا فى مكة (٨) .

ومن الموارد التى ابتكرت لتمويل المشروع ، قيام ادارة الحج بجمع جلود الأضاحى وبيعها وتحويل أثمانها الى ميزانية الخط ، فقد نشرت

---

(٧) عبد العزيز محمد عوض — المرجع السابق ، ص ٢٨٣ .

(٨) فقد نتج عن هذا الأسلوب فى جمع الاعانة مضار عظيمة لحقت بضيوف الرحمن حيث تم حبسهم جميعا بمكة بعد تأدية الفريضة لمدة سبعة أيام كانوا فيها على أحر من الجمر ، شـــوقهم للذهاب الى المـــدينة المنورة للتشرف بالسلام على الحبيب المصطفى صلى الله عليه وسلم يهيب بهم أن أسرعوا ، والشريف يقول لهم : مكانـــكم حتى تدفعوا جميعـــا ، ويصـــور اللواء ابراهيم رفعت المشاق التى لحقت بالحجاج نتيجـــة حبسهم فيقـــول « .. فلما أن صـــدر الاذن لهم بالخروج من مكة أخـــذ جميع الحجاج فى الرحيل فى وقت واحد وهم ألوف مؤلفة يسلـــكون طريقا ضيقا فحـــدث التزاحم والمشاق ، فقـــد أصبحت الطريق التى كانت معدة لســـير جملين بشقادفهما متحاذيين فيهـــا أربعة صفوف فـــدخلت الشقادف بعضـــها فى بعض وكاد النـــاس يكونون طبقات بعضهم فوق بعض ، وهنالك تحطم كثير من الشقادف وســـقط بعض الراكبين من فوقها ، فتهشمت منهم العظـــام وبلغت فيهم الجراح ، وفقدوا بعض الأمتعة وتلف كثير منها ، وكنت لاتسمع اذ ذاك الا ولولة النساء وعويل الصبيان واستغاثة الضعفاء ، ومنازعات الرجال ولا شرطة هنـــاك تحول دون ذلك ، وكل هـــذا مغبة حبس الشريف للحجاج وسوء نظام الجباية » (أنظر ابراهيم رفعت — المصدر السابق ، حـ١ ص ص ٧١ — ٧٢) .

جريدة الديلى ميل فى عددها الصادر فى يوم الجمعة ٢٢ من مارس سنة ١٩٠١ م بناء على معلومات وصلتها من مراسلها الخاص فى (القسطنطينية) « ان السلطان مهتمجدا بتسهيل عملية الانشاء الفورى لسكة حديد الحجاز ، ولذا فانه قد أصدر أوامر فورية وحاسمة لمجلس الوزراء مفادها أن كل جلود الأغنام المضحى بها فى كل أنحاء الامبراطورية وفى القصر بمناسبة عيد الأضحى تباع للمساهمة فى خط السكة الحديد ، ويقال ان السلطان مقتنع تماما أن كل المسلمين فى هذه المناسبة سوف يقدمون البرهان الفعلى للولاء » (٩) .

ثانيا — (المورد الثانى) تبرعات من داخل الدولة العثمانية :

أما عن التبرعات بصفة عامة فقد كان السلطان عبد الحميد يأمل فى تدفق الاعانات الكثيرة من شتى أنحاء العالم الاسلامى ، ومن ثم فقد أضفى على شروعه بحنكته السياسية الطابع العالمى الاسلامى ، فتألفت لجنة برئاسة عزت باشا العابد (السكرتير الثانى للسلطان) عهد اليها بمهمة الدعاية للمشروع على المستوى العالمى الاسلامى بكافة الوسائل ، وقد قام عزت باشا بتلك المهمة خير قيام ، فوجه نداء الى العالم الاسلامى شرح فيه الدافع الدينى الاسلامى الذى ألهم خليفة المسلمين التفكير فى هذا المشروع لتحقيق هذا الحلم الجميل الذى داعب أفئدة ملايين المسلمين ، وأهاب بهم أن يتبرعوا بالمال اسهاما منهم فى نفقات المشروع ، مؤكدا لهم أن تلك التبرعات لن تذهب أدراج الرياح ، لأن مشروع سكة حديد الحجاز مشروع دينى من أجل خدمة ضيوف الرحمن وتوفير سبل الراحة والأمن لهم ، يتقرب به المتبرعون الى الله زلفى فينالون ثوابه ، ويظفرون برحمته « ان رحمة الله قريب من المحسنين » .

وكان هذا الاتجاه فضلا عن ذلك محاولة بارعة من السلطان

(٩) وثائق وزارة الهند : I. O. R. : L/P & S/10/12

عبد الحميد من أجل تخفيف الأعباء الثقال عن ميزانية الدولة ، وقد تحقق أمل عبد الحميد ، فلقى هذا النداء استجابة تلقائية فورية من مسلمى العالم بدافع تلك العاطفة الدينية المتأصلة فى نفوسهم، والممتزجة بأرواحهم ودمائهم فانهالت التبرعات من كل مكان على عاصمة الدولة فكان ذلك عاملا فعالا فى انجاز المشروع ، كما كان مظهرا عمليا للنجاح الذى حققته حركة الجامعة الاسلامية (١٠) .

وقد افتتح السلطان عبد الحميد التبرعات بمبلغ (٣٢٠ ألف ليرة عثمانية) من ماله الخاص ، وتبعه فى ذلك الملوك والأمراء المسلمون والهيئات والأفراد ن داخل الدولة العثمانية وخارجها . أما من داخل الدولة العثمانية فقد تعهد خديو مصر عباس حلمى الثانى بارسال كمية عظيمة من مواد الانشاء والبناء (١١) ، كما تدفقت التبرعات من الأفراد ولا سيما حجاج بيت الله الحرام ، فقد تبرع بعضهم — فضلا عن مبلغ الريال المقرر دفعه على كل حاج — بمبالغ اضافية اسهاما منهم فى هذا المشروع الاسلامى العظيم ، ففى موسم الحج عام ١٣١٨هـ / ١٩٠١م تبرع أحمدبك الجمل منأعيان المنصورة بمصر بمبلغ مائة جنيه ، كما تبرع أحمدبك الضى بعشرة جنيهات(١٢) ، وأيضا سلطان المكلا والشحر (ثغران على خليج عدن) عوض بن عمر القعيطى تبرع بمبلغ (٢٠ ألف روبية أى ١٣٣٣ ١/٣ جنيه انجليزى) (١٣) وكثيرون غير هؤلاء من الأغنياء تبرعوا بمبالغ مختلفة .

وفى سنة ١٣٢٥هـ / ١٩٠٦م تبرع أمير الكويت الشيخ مبارك الصباح بمبلغ (٥٠٠ ليرة عثمانية) وقد أشادت صحيفة « البصرة

---

(١٠) د. عبد العزيز الشناوى ، المرجع السابق حـ٣ ص ١٣٢٦ .
(١١) محمد كرد على : المصدر السابق ، حـ٥ ص ١٧١ .
(١٢) ابراهيم رفعت باشا ، المصدر السابق حـ١ ص ٧١ .
(١٣) وثائق وزارة الهند : I. O. R. : L/P & S/10/12
رسالة من السفير البريطانى فى الآستانة الى وزير الخارجية البريطانية رقم ٢٧٩ بتاريخ ٢٩ يوليو ١٩٠١ .

جازيت » الصـــادرة فى ١٠ أغسطس سنة ١٩٠٦ بالشيخ مبارك لتبرعه بهذا المبلغ ، فى حين أن التبرع الذى كان مطلوبا منه هو مائتى ليرة فقط فقد جاء فى هذا العدد :

« انه ردا على المراسلات التى أرسلت الى سعادة مبارك الصباح باشا قائمقام الـــكويت تدعوه الى التبرع بمبلغ مائتى ليرة ضمن المبالغ التى تقرر جمعها من أجل خط سكة حديد الحجاز ، واصـــلاح قنوات المـــاء الموصلة الى مكة ، علمنا أنه أرسل خمسمائة ليرة بدلا من مائتين، وقد تلقتخزانة الولاية (البصرة) هذا المبلغ ، ونحن نقدر تماما الحماس والروح الدينيـــة التى أبداها مبارك باشا فى هذا الشأن ، وهو يفخر باخلاصه وطاعته للعرش السلطانى والدولة العثمانية » [١٤] .

ثالثا — (المورد الثالث) تبرعات من أفراد وهيئـــات اســـلامية خارج الدولة العثمانية :

فى الوقت الذى كانت فيـــه التبرعات تنهـــال على ادارة الخط الحجازى من داخل الدولة العثمانية ، كان المسلمون خارجها فى حالة ابتهـــاج واستنفار من أجل جمع التبرعات لهـــذا المشروع ، فأخـــذت التبرعات تتدفق على عاصمة الخلافة من شتى أنحاء العالم الاسلامى، فتبرع شاه فارس (ايران) بمبلغ خمسين ألف ليرة عثمانيـــة [١٥] ، كما أوفد سلطان مراكش لجنة برئاسة « سى الحاج الطالب بنيسى » أمين الخزانة الى الآســـتانة لتسليم السلطان عبد الحميد مبلغ (٧٥٠

(١٤) وثائق وزارة الهند : I. O. R. : L/P & S/10/12

رسالة من السفير البريطانى فى الآستانة الى وزير الخارجية البريطانى برقم ٦٦٧ بتاريخ ٢٨ سبتمبر ١٩٠٦ ، مرفق بها رسالة من القنصل البريطانى فى البصرة الى السفير البريطانى فى الآستانة برقم ٦١ بتاريخ ٣٠ أغسطس ١٩٠٦ ، متضمنة ترجمة اقتبـــاس من صحيفة « البصرة جازيت » الصادرة فى ١٠ أغسطس ١٩٠٦ باللغة العربية .

(١٥) محمد كرد على : المصدر السابق ، جـ٥ ص ١٧١ .

ألف فرنك) هو حصة مراكش فى تكاليف بناء الخط الحديدى الحجازى [١٦] .

كما أخذت الجمعيات تتألف فى العديد من الممالك الاسلامية ، وتتسابق فى ارسال التبرعات فأرسل المسلون فى ناتال مبلغ (١٠٠٠ ليرة عثمانية) [١٧] ، كما ساهم أمير بخارى (الواقعة تحت الاحتلال الروسى) بمبلغ (٤٠٠ ألف فرنك) أى (١٦ ألف جنيه) ، وقد سلم هذا المبلغ للجنة الاكتتاب عن طريق السفارة الروسية فى الآستانة [١٨] .

أما المسلمون فى سنغافورة فقد أقبلوا على التبرع للخط الحجازى بحماس شديد ، فبلغت جملة تبرعاتهم أربعة آلاف جنيه استرلينى ، وتذكر صحيفة الاقدام فى عددها الصادر فى الثلاثين من يونيو سنة ١٩٠٢ م ، أن الفضل فى جمع هذا المبلغ يرجع الى اللجنة التركية التى شكلت من أجل هذا الغرض ، وأطلق عليها « لجنة سكة حديد الحجاز فى سنغافورة » تحت رئاسة القنصل التركى فى سنغافورة « الحاج احمد عطا الله أفندى » ، واشترك فى عضويتها كل من : السيد محمد بهاء الدين من دمشق ، وماريكو سايبو

---

(١٦) الوثائق الفرنسية بخزانة تونس ، تسلسل أ ، قضايا الشرق ، كرتون رقم ٢٧٦ مكرر :
رسالة من ادارة الشئون الخارجية الفرنسية الى مسيو بنوا المقيم العام الفرنسى فى تونس برقم ٢٢٢ بتاريخ ٢٩ أبريل ١٩٠١ ، بشأن مساهمة مراكش فى بناء خط سكة حديد مكة ، ومرفق بها رسالة من مسيو رفوال وزير فرنسا فى طنجة الى مسيو ديلكاسيه وزير الخارجية الفرنسية (بدون رقم) بتاريخ ١٧ أبريل ١٩٠١ م .

(١٧) وثائق وزارة الهند I. O. R. : L/P & S/10/12
رسالة من السفير البريطانى فى الآستانة الى وزير الخارجية البريطانية برقم ٢٧٩ بتاريخ ٢٩ يوليو ١٩٠١ م .

(١٨) وثائق وزارة الهند I. O. R. : L/P & S/10/12
رسالة من السفير البريطانى فى الآستانة الى وزير الخارجية البريطانية برقم ١٠٦ ، بتاريخ ١٢ مارس ١٩٠١ م .

أحمد انجويا ، والسيد أحمد بن حسن الكاف ، والسيد حسن البحر ، والشيخ على حيدر ، وقـــد أقيم اجتماع حضره عدد غفير من المسلمين فى سنغافورة ، حيث قام السيد محمد بهاء الدين فقرأ على الحاضرين بيـــانا أشاد فيـــه بالخط الحجازى مبينـــا الفوائد العظيمة التى تعود على المسلمين من انشائه ، وأهاب بالمسلمين أن يتبرعوا من أجل هـــذا المشروع ، ثم أقيمت الصـــلاة حيث دعى للسلطان ثم بدأت التبرعات تتوالى من المسلمين كل حسب مقدرته ، وتقدر الصحيفة عدد المسلمين فى ســـنغافورة بحوالى (٥٠ ألف نسمة) ، ٦٠٪ منهم من المزارعين الفقراء ، و١٥٪ من الطبقة الوسطى ، و٥٪ من الموسرين ، أما الأغنياء الحقيقيون فتقدرهم الصحيفة بسبعة أشخاص فقط ، كما تذكر الصحيفة أنه كان على رأس قائمة المتبرعين خمسة أشخاص وهم :

١ — السيد عبد الرحمن الـــكاف — وقد تبرع بمبلغ ٢٠٣٠ قرش

٢ — السيد حسن عبـــد الرحمن الـــكاف — وقـــد تبرع بمبلغ ٢٠٠٠ قرش

٣ — محمد عطا الله — وقد تبرع بمبلغ ٦٦٠ قرش

٤ — السيد طاهر بن يحيى — وقد تبرع بمبلغ ٥٠٠ قرش

٥ — السيد بن حيدر — وقد تبرع بمبلغ ٥٠٠ قرش [١٩]

أما مسلمو الهنـــد فقـــد حازوا قصـــب السبق فى التبرع وجمع الأموال للخط الحديدى ، فلم يجاريهم أحد فى هذا الميدان ، وحسبنا أن نعلم أنه قـــد تشكل فى الهند وحدها ١٦٦ جمعيـــة لجمع التبرعات من أجل دعم انشاء خط سكة حـــديد الحجاز ، وأخذت التبرعات تتدفق

---

(١٩) وثائق وزارة الهند I. O. R. : L/P & S/10/12
رســـالة من السفير البريطـــانى فى الآســـتانة الى وزير الخارجية البريطانية ، برقم ٣٠٢ ، بتاريخ أول يولية سنة ١٩٠٢ ، مرفق بها مقتطفات من جريدة الاقدام الصادرة فى ٣٠ يونية سنة ١٩٠٢ م .

على ادارة الخط ، فقد أرسل أهل لكنو مبلغا وقدره (٣٢ ألف ليرة عثمانية) وكذلك أهالى رانكون ومدراس (٧٣ ألف ليرة عثمانية) ، كما أرسل الميرزا على أحد أغنياء كلكتا خمسة آلاف ليرة عثمانية ، وأرسل الملا انشاء الله رئيس تحرير صحيفة الوطن التى تصدر فى لاهور خمسة آلاف ليرة عثمانية — كدفعة أولى — من التبرعات التى انهالت عليه من قراء جريدته فى الهند والصين والترنسفال [٢٠] ، ثم توالت الجمعيات المختلفة فى ارسال مايتم جمعه من أموال الى ادارة الخط فى الآستانة .

موقف بريطانيا من جمع التبرعات فى الهند للخط الحجازى :

والجدير بالذكر أن فتح باب الاكتتاب فى الهند لبناء الخط الحجازى قد بدأ منذ الشهور الأولى للبدء فى المشروع ، ففى يناير سنة ١٩٠١ م عقد نواب حيدر أباد فى الهند اجتماعا حضره لفيف من العلماء والسادة (الأشراف) والصحفيين ليتدارسوا موضوع فتح باب الاكتتاب لمشروع سكة حديد دمشق/مكة (المكرمة) ، وقرأ النواب صورة خطاب موجه من السفير العثمانى فى لندن الى الحكومة البريطانية يطلب فيه التصريح له بفتح باب الاكتتاب للمشروع ، ثم قرأوا رد الحكومة البريطانية بالموافقة ، وقد نشرت احدى الصحف السورية أخبار ذلك الاجتماع وما دار فيه ، فأرسل السفير البريطانى فى الآستانة الى وزير الخارجية البريطانية ينفى علمه بذلك ، وأنه يشك فى صحة هذه المراسلات التى دارت بين السفير العثمانى فى لندن (كوستاكى باشا) وبين الحكومة البريطانية ، ثم يضيف السفير البريطانى فى الآستانة — مشككا فى جدية العمل فى تنفيذ المشروع ، ومبرزا عدم جدوى جمع التبرعات من أجله — فيقول : « انه لايستطيع فى الوقت الحاضر أن يقول ان أية تبرعات تجمع فى الهند

---

(٢٠) محمد كرد على — المصدر السابق ، حـ٥ ص ١٧١ .

من أجل بنـــاء الخط الحـــديدى لن تستعمل لغير الغرض الذى جمعت من أجله ••• انه علم من مصادر محلية أن المبـــالغ التى جمعت ، والتى تصل الى نحو (١٣٠ ألف جنيه) وأودعت فى البنك العثمانى ، قـــد حولت الى البنـــك الزراعى وهو مؤسسة تركية صرفـــة تحت سيطرة وزير المناجم والغابات » •

وأرفق السفير بخطابه رسالة بتـــاريخ ٧ يناير ١٩٠١ مرسلة اليه من القنصل البريطانى فى دمشق ، مفادها أن العمل فى الخط الحديدى يسير ببطء ، وان أربعـــة من المهندسين الستة الذين يعملون فى الخط قـــد فصلوا ، وأن الجزء الذى جرى عمل المساحات له (٣٠ كم) قد أنجز بطريقة سيئة لدرجة أن العمل فيه سيعاد مرة أخرى (٢١) •

وبنـــاء على ذلك أرسلت وزارة الخارجية البريطانية الى وزارة الهند تنفى علمها بالمراسلات التى جرت بين السفير العثمانى فى لندن والحكومة البريطانيـــة بشأن التبرعات للخط الحديدى والتى نشرتهـــا الصحيفة السورية (٢٢) ومن ثم فقد رفضت السلطات البريطانيـــة فى الهند السماح بفتح باب الاكتتاب للمشروع فى الهند •

استمر ذلك الرفض البريطانى حتى شهر مايو ١٩٠١ حينما وافقت الحكومة البريطانية على ذلك (٢٣) حينئذ تسابقت الجمعيـــات فى جمع

---

(٢١) وثائق وزارة الهنـــد : I. O. R. : L/P & S/10/12
رســـالة من السفير البريطـــانى فى الآســـتانة الى وزير الخارجية البريطانيـــة برقم ٣٨ بتـــاريخ ٢٩ يناير ١٩٠١ ، ومرفق بها رســـالة من القنصل البريطانى فى دمشق الى السفير البريطانى فى الآستانة برقم ٣ ، بتـــاريخ ٧ يناير ١٩٠١ •

(٢٢) وثائق وزارة الهنـــد : I. O. R. : L/P & S/10/12
رسـالة من وزير الخارجية البريطانيـــة الى وزير الهند (بدون برقم) بتاريخ ٢٣ فبراير ١٩٠١ م •

(٢٣) وثائق وزارة الهنـــد : I. O. R. : L/P & S/10/12
تقرير بشأن فتح باب الاكتتاب فى الهنـــد لبنـــاء الخط بتـــاريخ ٢٣ مايو ١٩٠١ (بدون رقم) •

الأموال للمشروع فى شتى أنحاء الهند ، ومنهـا جمعيـة بشاور التى باشرت نشاطها فى جمع التبرعات منذ شهر يوليو ١٩٠١ م (٢٤) .

وعلى الرغم من موافقـة الحكومة البريطانية على اسهام مسلمى الهند فى التبرعات لسكة حديد الحجاز ، رغبة منها فى عـدم اغضاب مسلمى الهند « لأن العـداء المتوقع بين بريطانيـا وحكومة البـاب العـالى يؤثر على المسلمين فى الهنـد ، الذين يعتبر جانب منهم أن السلطان هو خليفـة الاسـلام » — الا أن موقفها من جمع التبرعات للخط الحجازى ظل مشوبا بالحـذر وبالروح العدائية المتخابثة يتضح ذلك جليا فىسنة ١٩٠٦ عندما بعث مولاى عبـد القيوم سكرتير شرف جمعيـة مسمى حيـدر أباد (فى هضـبة الدكن) التى تحمل اسـم « اللجنـة المركزية لصـندوق خط سكة حـديد الحجاز » برسالة الى السكرتير الخاص لنائب الملك وحاكم عام الهنـد بتـاريخ ١٠ مارس ١٩٠٦ م

يقول مولاى عبد القيوم فى رسالته : انه بناء على رغبة اللجنة المركزية لصـندوق سكة حديد الحجاز فانه يعرض الحقـائق التاليـة ويطلب عرضها على نائب الملك فى الهند :

أولا — ان الحكومة التركية قـد أمرت ببنـاء خط سكة حـديد الحجاز ، وبدىء العمل فيـه ، ولـكن اتمامه يتوقف على العون المالى من جانب المسلمين جميعا ، ومن ثم فان مسلمى حيدر أباد (فىالدكن) قـد كونوا جمعية تحت اسم اللجنة المركزية لصندوق خط سكة حديد الحجاز ، ويشرفنى أننى صرت سكرتيرا فخريا لها ، وهدف اللجنة هو جمع الاكتتاب فى كل أنحاء امبراطورية الهنـد ، وقـد انابتنى اللجنة

---

(٢٤) وثائق وزارة الهنـد : I. O. R. : L/P & S/10/12
تقرير بشأن جمع الأموال فى بشاور لخط سكة حـديد دمشق/مكة (بدون رقم وبدون تاريخ) .

فى افتتاح فروع لها فى كل مكان له أهمية لمساعدتهم فى هدفهم النبيل، وقد زرت مقاطعة بيهار ، ووصلت الى كلكتا لاقامة فرع •

ثانيا — ان القسم الأعظم من الحجاج الذين يذهبون الى الحجاز لتأدية فريضة الحج من رعايا صاحب الجلالة الملك وامبراطور الهند، ولما كانوا يعانون من المتاعب ويخاطرون بحياتهم وممتلكاتهم فانهم يولون مشروع الخط الحديدى اهتماما كبيرا ، وحكومة الهند حريصة دائما على حماية وراحة المسلمين الهنود فى رحلتهم الى الحجاز ، ولذلك فان اللجنة المركزية لصندوق خط سكة حديد الحجاز ترجو سعادة نائب الملك أن يصبح راعيا للصندوق ويمنحهم التأييد فى جهودهم (٢٥) •

وفى ٢٩ مايو ١٩٠٦ م أحال السكرتير المساعد لحكومة الهند (الادارة الخارجية) تلك المذكرة السابقة الى المقيم البريطانى فى حيدر أباد ، طالبا منه المزيد من المعلومات عن القائمين بهذه الحركة (الجمعية) ، وتساءل عما اذا كان من المرغوب فيه الرد على هذه المذكرة التى قدمها مسلمو حيدر أباد ، ثم بسط رأيه قائلا : انه اذا كان من المرغوب فيه ارسال رد ، فانه من المستحسن أن يتضمن أن سعادة نائب الملك يتعاطف تماما مع رغبة الهنود المسلمين فى جعل رحلة الحجاج من جده الى الأماكن المقدسة الاسلامية فى مكة (المكرمة) والمدينة (المنورة) أقل تعبا وأقل خطورة ، وان حكومة

---

(٢٥) وثائق وزارة الهند : I. O. R. : L/P & S/10/12

رسالة من سملا (الهند) برقم ٧٠٧ بتاريخ ١٢ أبريل ١٩٠٦ تلقتها ادارة الشئون الداخلية فى حكومة الهند وحولتها الى ادارة الشئون الخارجية بحكومة الهند للعرض ومرفق بها رسالة أخرى برقم ٤٩٣ من كلكتا بالهند بتاريخ ١٠ مارس ١٩٠٦ كان قد كتبها مولاى عبد القيوم سكرتير شرف اللجنة المركزية لصندوق خط سكة حديد الحجاز وبعث بها الى السكرتير الخاص لنائب الملك وحاكم عام الهند •

الهنـــد كانت دائما على استعداد لتقديم كل مساعـــدة فى استطاعتها لتحقيق هذا الهـــدف ، ولـــكن فى الوقت نفسه فانه ليس من الممكن أن يصبح سعادة نائب الملك راعيا لصندوق بناء خط حـــديدى خارج حدود الهنـــد ، ولذلك فانه لايستطيع الاستجابة لطلب اللجنة المركزية فى هذا الشأن (٢٦) .

وكان رد المقيم البريطـــانى فى حيـــدر أباد على رسالة سكرتير حكومة الهنـــد مفاده أن أعضـــاء اللجنة المركزية لصندوق خط سكة حديد الحجاز أفـــراد قليلو الشأن ، وليس معـــروفا منهم سوى الملا عبد القيوم الذى كان يكتب كتابات ضد الحكومة ، حتى أنهـــا قررت فصله من عمله الحكومى • وعن رأيه فى مذكرة الملا عبد القيوم ، أفاد المقيم البريطانى فى حيدر أباد : « بأنه نظرا لأن العداء المتوقع بين بريطانيـــا وحكومة البـــاب العالى يؤثر على المسلمين فى الهند الذين يعتبر جانب منهمأن السلطان هو خليفة الاســـلام ، كمـــا أن بعض المعترضين يحاولون استخدام اسم السلطان لاثارة السخط بين المسلمين فى الهنـــد » ، لذلك فانه يقترح ارسال رد على خطاب عبد القيوم فى الحدود التى اقترحها السكرتير المساعد لحكومة الهند (ادارة الشئون الخارجية) ، حيث أن عدم ارسال رد بالمرة قـــد يؤول على أنه اهانة مقصودة وعدم تعاطف مع مشروع — برغم أنه غير ناجح — الا أنه يهدف الى تسهيل أمر يهم المسلمين (٢٧) .

وفى ٦ يوليو ١٩٠٦ أرسل السكرتير المساعد لحكومة الهند رسالة الى الملا عبد القيوم يبلغه فيها رفض نائب الملك وحاكم عام الهند أن

---

(٢٦) وثائق وزارة الهنـــد : I. O. R. : L/P & S/10/12

رسالة من السكرتير المساعد لحكومة الهند (الادارة الخارجية) الى المقيم البريطانى فى حيدر أباد برقم ٢٢٣٣ وبتاريخ ٢٩ مايو ١٩٠٦ .

(٢٧) وثائق وزارة الهنـــد : I. O. R. : L/P & S/10/12

رســـالة من المقيم البريطـــانى فى حيدر اباد الى السكرتير المساعد لحكومة الهند (ادارة الشئون الخارجية فى سملا) برقم ٩٥ وبتاريخ ١٦ يونيو ١٩٠٦ .

يكون راعيا لذلك الصندوق مبررا رفضه بذريعة واهية وهى أنه ليس من الممكن أن يكون راعيا لصندوق بناء خط حديدى خارج حدود الهند (٢٨) .

وهكذا نرى كيف كان موقف بريطانيا العدائى من سكة حديد الحجاز ، وكيف أنها كانت تضع العراقيل أمام حملات جمع التبرعات، وقد ظهر ذلك جليا فى رفضها حتى التأييد الأدبى لهذا المشروع الاسلامى مبررة رفضها بأعذار واهية تخفى وراءها حقدها الدفين، وعداءها لهذا المشروع الاسلامى الذى جسد التضامن الاسلامى وجعله حقيقة واقعة تنطق بنجاح سياسة عبد الحميد الاسلامية ، والأعجب من ذلك استمرار بريطانيا فى انتهاج سياسة التشكيك فى نجاح المشروع حتى فى سنة ١٩٠٦ م حيث قد حقق المشروع تقدما ونجاحا أشاد بهما كافة المراقبين .

ولم يقف عداء بريطانيا للخط الحجازى عند هذا الحد بل لقد ظهر عداؤها وتعنتها بوضوح عندما رفضت طلب الحكومة العثمانية السماح للمسلمين الهنود الذين اكتتبوا فى بناء خط سكة حديد الحجاز بقبول وارتداء الأوسمة والنياشين التى أنعمت بها الحكومة العثمانية عليهم « لأنه ليس من المستحسن الاستجابة للطلب التركى خاصة وأن ارتداء الهنود لأوسمة أجنبية لا يلقى منها التشجيع » (٢٩) .

---

(٢٨) وثائق وزارة الهند : I. O. R. : L/P & S/10/12
رسالة من السكرتير المساعد لحكومة الهند الى الملا عبدالقيوم سكرتير شرف اللجنة المركزية لصندوق خط سكة حديد حجاز برقم ٣٨٤٨ وبتاريخ ٦ يوليو ١٩٠٦ م .

(٢٩) وثائق وزارة الهند : I. O. R. : L/P & S/10/12
رسالة من وزارة الخارجية البريطانية الى وكيل وزارة الهند (بدون رقم) بتاريخ ٣٠ أكتوبر ١٩٠٣ .
، رسالة من نائب الملك بالهند الى الخارجية البريطانية (بدون رقم) بتاريخ ٧ يناير ١٩٠٤ .

منح الأوسمة للمكتتبين فى بناء الخط الحجازى :

من الطرق التى لجأت اليها الدولة العثمانية لجمع الأموال لتغطية نفقات مشروع الخط الحجازى منح الأوسمة والألقاب والشارات لمن يتبرع للخط — وقــد ذكرنا منذ قليل كيف أن الحكومة البريطانية قــد رفضت السماح للمكتتبين الهنود بقبول الأوسمة وحملها .

والجدير بالذكر أن تلك الأوسمة قــد جعلت على ثلاث درجات وفقا للمبلغ المتبرع به فكانت الدرجة الأولى لمن يدفع أكثر من مائة ليرة ذهبيــة ، والثانية لمن يدفع أكثر من ٥٠ الى ١٠٠ ليرة ، والثالثة لمن يدفع من ٥ ليرات الى ٥٠ ليرة . وكان ذلك حافزا للكثيرين من الأثرياء على التسابق والمنــافسة فى التبرع للمشروع بغية الحصول على تلك الأوسمة والشارات ، حتى أن أحد النمسويين دفع مبلغ (٢١٠٠ ليرة عثمانية) ليحصل على لقب باشا ، وقد كانت تلك الطريقة نافعة جدا فى جذب التبرعات للمشروع [٣٠] .

وتشير الوثائق البريطانية الى أن هذه الأوسمة والميداليات قــد وزعت على مسلمى سنغافورة الذين اكتتبوا فى بنــاء الخط الحجازى، وكان لها أثر كبير فى تدفق التبرعات من أجل بناء الخط [٣١] .

غير أن هذه الطريقــة — على الرغم من أثرها الايجابى فى تدفق التبرعات من أجل بنــاء الخط — قــد صاحبتها بعض السلبيات التى أثرت فى النهــاية على حصيلة التبرعات من ذلك الطريق ، ذلك أن تلك الرتب والأوسمة كانت تباع خلسة فى الآســتانة بأقل مما تتقاضــاه دوائر الخط الحجازى [٣٢] .

---

(٣٠) محمد كرد على : المصدر السابق ، حـ٥ صص ١٧١ — ١٧٢ .
(٣١) وثائق وزارة الهنــد : I. O. R. : L/P & S/10/12
رسالة من السفارة البريطانية فى الآستانة الى الخارجية البريطانية برقم ٣٠٢ بتاريخ أول يوليو سنة ١٩٠٢ م .
(٣٢) محمد كرد على : المصدر السابق حـ٥ ص ١٧٢ .

المكتتبون الهنود يقدمون هدية للسلطان عبد الحميد :

لم يكتف مسلمو الهند بالتبرعات الهائلة التى قدموها اسهاما منهم فى بنـاء الخط الحجازى ، بل دفعتهم عاطفتهم الاسلامية الجياشة ، واغتباطهم ببنـاء سكة حديد الحجاز ، الى أن يقـدموا هـدية تذكارية للسلطان عبد الحميد الثانى ، اعترافا منهم بأياديه البيضاء فى خدمة الاسـلام والمسلمين ، ودأبه فى العمـل على راحـة حجاج بيت الله الحرام ،و توفير الأمن والطمأنينة ، وتيسير سبل أداء تلك الفريضـة الاسـلامية •

كانت تلك الهـدية عبـارة عن لوحة رائعـة الجمال على أحـد جانبيها صـورة لقاطرة حديدية ، وعلى الجانب الآخر صورة مسجد ، كما نقش عليهـا اسم السلطان عبد الحميد الثانى والهلال والنجمة ، وفى أسفلها خريطة للبـلاد التى سيمر بهـا الخط الحـديدى • وكان تقديم تلك الهدية فى سنة ١٩٠٥ قبل استكمال بناء الخط الحجازى[٣٣]• الأمر الذى يدل دلالة واضحة على سريان روح التضامن الاسلامى بين الشعوب الاسلامية ، وعلى اشتعال الحماسة الدينيـة فى نفوسهم مما يؤكد نجاح سياسة عبد الحميد الاسلامية •

استمرار تدفق التبرعات بعد وصول الخط الى المدينة المنورة :

مما تجدر الاشارة اليه أن التبرعات والاعانات لم يقتصر ورودها الى الدولة العثمانية على الفترة الزمنية التى اسـتغرقها بنـاء الخط فحسب ، بل لقد استمر تدفقها بعد وصوله الى المدينة المنورة أملا من المسلمين فى استكمال مده الى مكة المـكرمة ، فقد قام الملا انشاء الله رئيس تحرير صحيفة الوطن التى تصـدر فى لاهور بالهنـد بتحويل

---

(٣٣) وثائق وزارة الهنـد : I. O. R. : L/P & S/10/12
رسالة من السفير البريطـانى فى الآسـتانة الى وزير الخارجيـة البريطانية برقم ٨٨٦ بتاريخ ٦ ديسمبر سنة ١٩٠٥ م •

القسط الرابع والثلاثين وقيمته (١١٢٠ روبية) الى صندوق خط سكة حديد الحجاز بالآستانة ، وهـذا المبلغ جمعـه من قراء صحيفته خلال شهرين ونصف من مارس الى مايو ١٩١٠ ، ولم تكن النساء أقل حماسة من الرجال فى التبرع للخط الحجازى ، فقـد كانت أكبر مساهمة فى هـذا القسط الأخير سيدة مسلمة من مقاطعـة بولاندشهر • وبدفع هـذا القسط يكون رئيس تحرير صحيفة الوطن قـد حول ماقيمتـه (٩٨ ألف روبية) أى حوالى (٧ آلاف ليرة عثمانية) •

ومما يلفت الانتبـاه أن روح الحمـاس للتبرع للمشروع لم تفتر بتوقف العمل فيـه بعد وصول الخط الى المـدينة المنورة ، فقـد كان القسط الأخير (١١٢٠ روبية) الذى حوله رئيس تحرير صحيفة الوطن سنة ١٩١٠ أربعة أضعاف القسط الذى قبله ، وان كان لايزال أقـل كثيراً من الأقساط التى تم تحويلها فى سنة١٩٠٨ عندما احتفل بوصول الخط الى المدينة المنورة •

غير أن عدم جدية حكومة الاتحاديين — التى تسلمت زمام الحكم فى الدولة العثمانية بعد الاطاحة بالسلطان عبد الحميد سنة ١٩٠٩ — فى استئناف العمل فى أكثر أجزاء الخط أهمية بين المدينة المنورة ومكة المـكرمة ، فضـلا عن توالى الشـكاوى من سـوء ادارة الخط فى الأجزاء التى تمت بين دمشق والمدينة المنورة ، لدرجـة أن صـحيفة الأهرام المصرية قـد انتقدت هـذا الاهمال فى ادارة الخط وعلقت على ذلك بقولها : « ان الترك لقلة خبرتهم بأعمال السكك الحـديدية لايصلحون بالمرة لادارة مثل هـذا المشروع ، وأنه مالم تستعن الحكومة التركية بخـدمات الخبراء المصريين فان الأمور ستسير من سىء الى أسوأ » •

هذه الأمور جعلت روح الحمـاس للتبرع للمشروع تضعف ، فقد أعلنت صحيفة الوطن الهنـدية التى تصـدر فى لاهور سنة ١٩١٠ م أنها ستتوقف عن جمع التبرعات وتحويلها عندما يصل جملة مادفعتـه

عند رقم (١٠٠ ألف روبية) اذا لم يستأنف العمل فى الجزء المتبقى من الخط بين المدينة المنورة ومكة المكرمة [٣٤] .

تكاليف المشروع :

اختلف الباحثون حول تقدير نفقات مشروع سكة حديد الحجاز ، وحول جملة التبرعات التى جمعت من المسلمين ، فيذهب البعض الى أن تكاليف المشروع قد بلغت حوالى ثلاثة ملايين جنيه عثمانى جمع أكثر من ثلثها من الهبات التى تبرع بها المسلمون فى جميع أقطارهم [٣٥] .

بينما يرى البعض الآخر أن نفقات المشروع بلغت حوالى ٨½ مليون ليرة عثمانية [٣٦] فى حين يذهب فريق ثالث الى أن تكاليف انشاء الخط الحجازى الأصلى وفروعه حتى سنة ١٩١٨ م وهى السنة التى خرجت فيها الدولة العثمانية من الشام قد بلغت حوالى (٣٩٨ر١٢٠ر٥) ليرة عثمانية ذهبا ؛ وأن هذه المبالغ تعتبر قليلة جدا بالنسبة لطول الخط وللبوادى الشاسعة القاحلة التى أقيم عليها الخط، ولولا أن الحكومة العثمانية كانت تستخدم الجنود بأجور زهيدة للغاية لما تيسر لها انشاء هذا الخط ولكانت قد اضطرت لانفاق ضعفى هذا المبلغ على أقل تقدير [٣٧] .

على أنه على الرغم من اختلاف الباحثين حول التكاليف الحقيقية التى أنفقت على بناء سكة حديد الحجاز ، فان الوثائق التى بين أيدينا

---

(٣٤) وثائق وزارة الهند : I. O. R. : L/P & S/10/12
تقرير عن التبرعات فى الهند بتاريخ يونيو ١٩١٠ .

(٣٥) جورج انطونيوس : المرجع السابق ، ص ١٤٢ ، بروكلمان — المرجع السابق ، ص ٥٩٤ ، فائق بكر الصواف ، مرجع سبق ذكره ، ص ١٢٨ .

(٣٦) عبد العزيز محمد عوض : المرجع السابق ، ص ٢٨٣ .

(٣٧) محمد كرد على : المصدر السابق ، حـ٥ ص ١٨٤ .

والتى ترجع الى سنة ١٩٠٦ م تعطينا مؤشرا للنفقـات الحقيقية للخط، لأنهـا قائمـة على الواقع العملى أثنـاء تنفيـذ الخط وتعتمـد على الاحصائيات الدقيقة من واقع التنفيذ ، فتذكر هذه الوثائق : انه كان من الصعب — خلال السنوات الأولى من بنـاء الخط — تقدير متوسط المصروفات لـكل كيلومتر بالنسبة لخطوط دمشق/معان ، حيفا/درعا، لأن جزءا من قطـاع حيفـا كان على أرض بالغة الوعورة الأمر الذى احتاج معه الى نفقـات اضافية لا يمكن الاسـتناد اليهـا فى تقدير المتوسط للمصروفات الاجمالية .

ولـكن بعـد امتـداد الخط جنوبا وعمل الدراسـات اللازمـة للقطاعات التى سيمتد الخط اليها استطاعت الاحصائيات الدقيقـة أن توضح أن كل كيلومتر من الخط يتكلف خمسين ألف فرنك ، مع ملاحظة أن هـذا المبلغ لايشمل تكاليف القوات المستخدمة فى بنـاء الخط ، فان كل مادفعته لجنة الخط الحديدى من تـكاليف تلك القوات ينحصر فى نصف تكاليف الأطعمـة ، بالاضـافة الى مبالغ ضئيلة مقـابل كساء القوات كانت تدفع من حين لآخر ، علاوة على أن الجنود والضباط كانوا يصرفون ٤٥ بارا مقابل كل متر مكعب ، كما يتلقون هبة (منحة) عن كل كيلومتر يتم انجازه ، وكل هذه التكاليف أضيفت الى حساب بنـاء الخط .

وبنـاء على هذه التكاليف (٥٠ ألف فرنك لـكل كيلومتر) فانه يمكن استخدامها كأساس لحساب تكاليف بناء الجزء المتبقى من الخط الحديدى [٣٨] .

---

(٣٨) رسالة من السفير البريطانى فى الآستانة الى وزير خارجيـة بريطانيا برقم ٤٠١ سرى بتـاريخ ١٢ يونيو ١٩٠٦ ، الملحق الثـانى وهو تقرير من عمل المهنـدس الألمانى الهر أوتو فون كاب كولشتين الذى أوفده المفوض السامى لخط سكة حديد الحجاز للتفتيش على فرع حيفـا/دمشق والقسم الذى استكمل من الخط والممتد من دمشق الى معان وما بعده حتى الـكيلو ٥٣٣ جنوبا .

Bidwell, Robin : AFFairs oF Arabia, V 11, P. 67.

وفى بداية سنة ١٩٠٦ أجريت دراسة حول الجزء المتبقى من الخط فوجد أنهـا تقـدر بمسافة ١١٠٠ كيلومتر ، الى أن يصل الخط الى مكة المكرمة ، وأنها سوف تتكلف مبلغ (٦٠ مليون فرنك) بواقع (٥٠ ألف فرنك) عن كل كيلومتر ، وأنه من الضرورى بنـاء ١٥٠ كيلومتر سنويا ، وبذلك يصبح المطلوب مبلغ ٧½ مليون فرنك سنويا لمدة الثمانى سنوات القادمة (حسب تقـدير تلك الدراسة لوصول الخط الى مكة المـكرمة) .

كما اتجهت الدراسة الى المصادر التى يمكن أن توفر هـذا المبلغ سنويا (٧½ مليون فرنك) وقـد اتخذت تلك الدراسة فى حساباتها الواقع العملى لتمويل المشروع فى السنوات الخمس الأولى ، فوجدت أنه خلال تلك السنوات الخمس الماضية ، وصلت جملة التبرعات للخط ١٧½ مليون فرنك ، أى بواقع ٣½ مليون فرنك كل سنة فى المتوسط ، هذا بالاضـافة الى أن بيع جلود الأضـاحى ، وبيع طوابع خط سكة حديد الحجاز جاء بعائد قـدره (١٦ مليون فرنك) فى أربع سنوات أى بواقع ٤ مليون فرنك كل سنة فى المتوسط ، وبذلك يكون الايراد السنوى من مصادر التمويل السابقة (التبرعات ، بيع جلود الأضاحى، بيع طوابع الخط) يبلغ ٧½ مليون فرنك أى مايعادل — كما ذكرنا من قبل — تكاليف بناء الخط فى السنة الواحدة (٣٩) .

وبذلك يتضـح لنـا من تلك الدراسـة الاحصائية الدقيقة أن القائمين على تنفيذ المشروع قـد وضعوا نصـب أعينهم التـكاليف الحقيقية لبناء الخط ، والمصادر التى تحقق توفير تلك النفقات .

بقى أن نشير الى حقيقـة هامة ، وهى أن الموازنة قـد حققت — بصفة عامة — فائضا لم يعان المشروع عجزا قط ، فتـذكر الوثائق

---

(٣٩) تقرير كولشتين ، مصدر سبق ذكره .

الانجليزية أنه فى أول سبتمبر سنة ١٩٠٥ م وصل المبلغ المتجمع الى ١٦ر٧ مليون فرنك ، وأنه فى هذا التاريخ وبعد سداد كل التكاليف سيتبقى تحت تصرف ادارة الخط مبلغ ٨ر٢٥ مليون فرنك (٤٠) ، وبذلك يكون المشروع قد نجح نجاحا منقطع النظير لم يتوقعه المتفائلون ، الأمر الذى دفع قنصل انجلترا الى أن يصرح سنة ١٩٠٤ م قائلا : « يظهر لى أن احتمال اكمال الخط الحجازى هو أعظم مما كنت أتصور قبل سنة أو سنتين ، والحقيقة أن أكثر الناس كانوا اذ ذاك وخصوصا المطلعين على هذا الأمر يظنون أن عملا كهذا هو أقرب الى الخيال منه الى الحقيقة ، واذا لم يتم هذا المشروع الى مكة (المكرمة) ووقف عند المدينة (المنورة) فذلك لم يكن منبعثا من قلة المال ، لأن المال أصبح وافرا بعدما كان يخشى من قلته ، ويظهر ذلك من الاطلاع على موارد المشروع » .

« فالاخصائيون لا يظنون الآن أن النفقات العامة تتجاوز ١٢٥ مليون فرنك أى خمسة ونصف مليون ليرة عثمانية ، فى حين أنه كان يظهر فى بادىء الأمر أن هذا المبلغ هو الحد الأصغر لهذا العمل ، فقد جمع من الاعانات فى الممالك الاسلامية (٧٥٠) ألف ليرة عثمانية أى (١٧ مليون فرنك) والضرائب التى وضعت تضمن موردا قدره (٢٥٠) ألف ليرة سنويا ، فهذا المبلغ يسد نفقات الانشاء والاعانات تساعد على شراء المواد اللازمة » (٤١) .

وهكذا يتضح لنا أن مسألة تمويل المشروع قد سارت على أكمل وجه وأنها لم تكن عقبة أو مشكلة تقف أمام تنفيذ هذا المشروع الاسلامى الكبير .

---

(٤٠) تقرير أولر (Auler) باشا ، مصدر سبق ذكره .

(٤١) محمد كرد على : المصدر السابق ، حـ٥ ص ١٧٢ ، وانظر وجيه الخيمى ، المرجع السابق ، صص ١٢٨ — ١٢٩ .

الفصل الرابع

انشـــاء الخط

(١) بناء الخط فى الأراضى الشامية

— الاستعدادات المبدئية والاجراءات الادارية
— الخطة التى سار عليها العمل فى بناء الخط
— الأجور والمـــكافآت
— تنفيذ بنـــاء القسم الأول من دمشق الى درعا
— تنفيذ القسم الثانى من درعا الى عمان
— حفل افتتاح الخط عند عين الزرقا
— مسير الخط الحجازى من دمشق الى عمان
— مدى الاستفادة من الخط فى تلك المرحلة
— وصف شاهد عيان للخط من دمشق الى عمان
— تنفيذ الخط الفرعى درعا/حيفا
- أهمية هذا الخط الفرعى
- الطبيعة الجغرافية للمنطقة التى بنى عليها الخط
- الدراسات التى أجريت لتحديد مسار الخط
- التنفيذ والصعوبات التى واجهته
— تنفيذ القسم الثالث بين عمان ومعان
- مسيرة الخط
- تنفيذ البنـــاء والانشاءات
- الآثار التى ترتبت على وصول الخط الى معان

الاستعدادات المبدئية والاجراءات الادارية :

فى أول مايو سنة ١٩٠٠ م صدرت الارادة السلطانية ببناء الخط الحجازى ، وعلى الفور بدأ التحرك لوضع المشروع موضع التنفيذ ، ففى نفس الوقت الذى كانت تجمع فيـــه الأموال لتغطية نفقات المشروع اتخذت الاستعدادات المبدئية من أجل :

١ ــ تنظيم السلطات التى ستقوم ببناء الخط ومديريه •

٢ ــ اجراء المفاوضات من أجل الحصول على الأراضى •

٣ ــ مسح شامل لــكل الخط من أجل وضع خطة عامة للبناء •

٤ ــ الحصول على الأدوات والمعدات اللازمة للخط •

أولا ــ فمن أجل ادارة أعمال البناء تشكلت اللجان الآتية :

(أ) اللجنة العامة لبناء خط سكة حديد الحجاز ومقرها الآستانة، ويرأسها الصــدر الأعظم ، ومن أعضائها : عزت باشا العابد ، ووزير الأشــغال العــامة ، ومدير الترســانة البحرية ، والى جانبهم بعض الموظفين من وزارة الأشغال العامة ، كمستشارين فنيين •

وكانت مهمة هذه اللجنة تدبير الأموال اللازمة ، واجراء المفاوضات الضرورية للحصــول على الأراضى ، وتعيين المهنــدسين والموظفين ، والتعاقد على شراء لوازم الخط •

وبالنسبة للمهندسين الذين سيشرفون على التنفيذ ، فقــد كانت السياسة العــامة للدولة العثمانيــة هى الاتجــاه الى الاعتمــاد على مهنــدسين عثمانيين لتنفيــذ هــذا المشروع الاسلامى ، وعدم جلب مهندسين أجانب ، ولــكن لــا كان لم يمض ســوى ٢٢ ســنة على

انشاء تركيا لكلية هندسة لتخريج مهندسين مدنيين ، ونظرا لنقص الخطوط الحديدية الحكومية، فان خريجى هذه الكلية لم يكتسبوا الخبرة الكافية ، ومن ثم فقد قررت اللجنة الاستعانة بمهندسين من الخارج وبخاصة من المانيا ، والتعاقد معهم ، ولكن بالتدريج ،وفى أثناء بناء الخط فان عددا من طلبة الهندسة سيصبحون مهندسين اكفاء قادرين على انجاز الأعمال المنوطة بهم ، وقد أثبتت الأيام نجاح هذه الخطة ، ففى سنة ١٩٠٦ كان يوجد بالشروع عشرة مهندسين أجانب فقط ، وخمسة وعشرون مهندسا تركيا قائمين بالعمل فى الخط ، هذا فضلا عن المهندسين من الضباط •

(ب) **اللجنة المحلية** لبناء خط سكة حديد الحجاز ومقرها دمشق ، ويرأسها والى دمشق ، ومن أعضائها : كاظم باشا مدير عام خط الحجاز ، والقائد العام للجيش الخامس ، وأحد أعيان دمشق ، أما الأعضاء الفنيون فى اللجنة فهم : كبير المهندسين ميسنر باشا مدير الأعمال الهندسية لبناء الخط ، وعدد من مهندسى الخطوط الحديدية الأتراك ،

وتقوم هذه اللجنة ببحث خطط ومقترحات المدير العام ، وتضعها أمام اللجنة العامة بالآستانة للعرض واتخاذ القرار بشأنها ، كما أنها تتخذ الترتيبات لدفع المرتبات والأجور للعاملين •

وعلى رأس عملية بناء الخط الحديدى وضع الفيلد مارشال كاظم باشا الذى اشتهر ليس فقط بكفاءته فى التنظيم ولكن أيضا بحذره وحيطته ونشاطه ، ويخضع لأوامره الى جانب القوات العسكرية كل الهيئات الهندسية والمقاولون والعمال ، وقد استطاع كاظم باشا بكياسته المواءمة بين العناصر العسكرية والمدنية ، فلم يحدث خلاف

بينهما بحيث أصبح الفريقان يعملان معا بحماس من أجل تحقيق هـــذه الغـــاية (١) .

أما الادارة الفنيـــة فى بنـــاء الخط فقـــد عهد بهـــا الى كبير المهندسين ميسنر باشا ، وهو مهندس المـــانى ذو شهرة عظيمة وخبرة طويلة فى بنـــاء الخطوط الحديدية ، اكتسبها خلال السنوات العـــديدة التى عمل فيهـــا فى الخطوط الحديدية فى المناطق الأوربية من الدولة العثمانية ، وبالاضافة الى هذه الخبرة فانه يتمتع بطاقة وقوة حديدية ، وقـــد تم التعاقد مع هـــذا المهندس فى يناير ١٩٠١ ، وذلك بهـــدف بعث النشاط فى عملية بنـــاء الخط نظرا للبطء الشديد الذى سار عليه العمل فى الأشهر الأولى (٢) .

وأما بالنسبة لبنـــاء معظم الجسور وغيرها من الانشاءات الفنية فقد عهد بها الى مقاولين نمساويين وايطاليين (٣) ، أما العمل التنفيذى فكان يعتمد على العمال من أهالى المنـــاطق المجاورة لبناء الخط ، لأنه كان من الصعب الحصول على عمالة أجنبية ، ولـــكن كلما تقدم العمل فى الصحراء ازدادت الصعوبة بشأن وجود العمـــالة ، ولذلك فـــكر

---

(١) تقرير اولر (Auler) باشا ، مصدر سبق ذكره .

(٢) رسالة من السفير البريطانى فى الآستانة الى وزير الخارجيـــة البريطانية برقم ٤٠١ بتـــاريخ ١٢ يونيو ١٩٠٦ ، الملحق الأول وهو تقرير نائب القنصل البريطانى فى مرسين المستر لوازو عن معلومات وصلت اليه من ابنه الذى كان يعمل مهندسا فى الخط الحجازى .

Bidwell : A. Arabia, V 11, P. 67.

، وثائق وزارة الهنـــد : I. O. R. : L/P & S/10/12

رســـالة من السفير البريطـــانى فى الآســـتانة الى وزير الخارجية البريطانية برقم ١١٧ بتاريخ ٢٣ مارس ١٩٠١ .

(٣) يلاحظ أن اتجاه الدولة العثمانية فى الاستعانة بالخبراء والفنيين الأجانب كان يميل الى دول التحالف الثلاثى (المانيا — النمسا — ايطاليا) .

القائمون على المشروع فى ايجاد حل لهـذه المشـكلة قبل ظهورها ، فاتجهوا من أجل ذلك — ورغبة أيضا فى الاقتصاد فى النفقات — الى استخدام القوات العثمانية فى أعمال البنـاء ، مستفيدين من أسلوب الروس فى بناء خط سكة حديد سيبيريا (٤) .

وقـد تم توزيع الاختصاصات بالنسبة للقوات العثمانية المشتركة فى عملية البنـاء ، فكان يقع على عاتق كتائب المشاة الأعمال الأرضية (الحفر والردم ...) ، بينما اختصت قوات السكك الحديدية بوضع الأساس ومد الخطوط ، وبعض أعمـال البنـاء البسيطة مثل بنـاء الجسور ، كما أسند الى المساحين فى الجيش القيام بأعمال المساحة اللازمة ، أما مجموعـة المهنـدسين العسـكريين فقد اختصت بأعمال الحدادة وورش الخط ، كما اختص فريق الاشـارة (البرق) باقامة خط برقى على خطى الحجاز وحيفا ، ثم استقروا بعد ذلك فى محطات البرق للعمل فى تشغيل الخط (٥) .

ثانيا — وأما مايتعلق بأهم المفاوضـات التى كانت على اللجنـة العـامة فى الآستانة أن تجريها ، فكانت تلك المفاوضـات مع الشركة الفرنسية (بيروت / دمشق / مزيريب) ، والشركة البريطنية بشأن خط حيفا/دمشق الذى كان قـد بدأ لتوه ، والذى حصلت تلك الشركة على امتيازه .

كان من الضرورى أن تمتلك ادارة خط الحجاز من الخط الفرنسى ذلك القطاع (دمشق/مزيريب) ، حتى يمكن بـدء العمل فى الخط

(٤) سوف نتحدث بالتفصيل ان شاء الله عن مشكلة العمالة وعلاجها فى فصل لاحق نتناول فيه العقبـات والصـعوبات التى واجهت المشروع وكيفية التغلب عليها .

(٥) تقرير أولر (Au'er) باشا .

الحجـــازى من مزيريب وليس من دمشق ، وبذلك يمكن توفـــير ١٢٠ كيلومترا من القضبان على خط الحجاز ، ولـــكن هذه الجهود لم تتوج بالنجاح فى البـــداية (٦) • وفى شـــباط (فبراير) سنة ١٩٠٣ أمكن تسوية هذا الخلاف مع الشركة الفرنسية لصالح الخط الحجازى ، فى مقـــابل منح الشركـــة الفرنســـية امتيـــاز خـــط حلب مع الضـــمانة الـــكيلومترية (٧) •

أما المفاوضـــات مع الشركة الانجليزية ، فقد كانت مرضية أكثر ويمكن أن نعزو ذلك الى أن الشركة كانت تمر بضـــائقة مالية ، فاشترت اللجنة العامة الامتياز من الشركة الانجليزية مقابل ٩٢٥ ألف مارك •

وباستثناء هاتين المسألتين فانه لم تـــكن هنـــاك مفاوضات هامة

---

(٦) المصـــدر السابق •

(٧) محمد كرد على — المصدر السابق ، حـ٥ ص ١٧٣ •
وتوضيحا لهذه المسألة : أن الشركة الفرنسية كانت قـــد نالت امتياز الخط الحديدى مندمشق الى المزيريب سنة١٨٩٣م ، قبل انيشرع السلطان عبد الحميد فى انشاء الخط الحجازى ومن ثم فقد سمح للشركة الفرنسية بانشاء الخط من دمشق الى المزيريب ، وعندما بدات الحكومة العثمانيـــة فى انشاء الخط الحجازى حدث خلاف بينادارة الخط الحجازى وادارة خط دمشق / مزيريب ، لأن الأخيرة ادعت حصـــول ضرر لها من جراء انشاء خط مواز لخطها ، وعرضت على الدولة مبلغ ٦½ مليون فرنك للتخلى عن المشروع بصـــفة عامة ، ولـــكن طلبها رفض بطبيعـــة الحال ، وحاولت الدولة من جانبها شراء خط دمشق / مزيريب بمبلغ ١٥٠ الف ليرة ، غير الشركة رفضت هى الأخرى ذلك العرض • وعلى ســـبيل الترضية قامت الدولة العثمانية بمنح الشركة امتياز خط حلب مع الضـــمانة الـــكيلومترية التى كانت تقضى بأن تضع الدولة تحت تصرف الشركة ايرادات الأعشار المناطق التى تمر بها الخطوط لسد العجز فى حالة الخسارة النـــاجمة من الفرق بين الحد المقرر للايراد السنوى لـــكل كيلومتر والايراد الفعلى •

(انظر : عبـــد العزيز محمد عوض — المرجع الســـابق ، ص ٢٧٨ وهامش ص ٢٨٠) •

أخرى ضرورية من أجل الحصول على أراضى ، فان السلطان عبدالحميد كان فى استطاعته التنــازل بحرية عن أى مساحة من الأراضى يحتاجها بنــاء الخط ، وكل ماتحتاج اليه الحكومة يمكن انتزاعه دون حاجة الى موافقة المالك ، طالما أنه فى الصالح العــام ، هذا فضــلا عن أنه لمــا كان خط سكة حديد الحجاز عملا اســلاميا ، فان كل مسلم كان يتنازل عن أملاكه التى يحتاجها الخط وهو سعيد من أجل الاسهام فى انجاح هذا المشروع العظيم (٨) .

ثالثا — وفيما يتعلق بعمل الرســومات المؤقتــة (الــكروكية) لخط سكة حديد الحجاز ، فقد كان من الضرورى القيــام بعملية مسح للخط بأكمله ، ولذلك فانه بمجرد صدور الارادة السلطانية ببدء العمل فى الخط قام المهنــدس التركى مختار بك بهذه المهمة ، ولمــا لم يكن من السهل اجتيــاز تلك الصحراء الشاسعة فى تلك المسافة الطويلة ، والتعرض لأخطار الطريق ومشقاته ، فقــد انضم مختار بك الى قافلة من الحجاج متجهة من دمشق الى مكة ، وخلال تلك الرحلة قام بأعمال القيــاس وسجل ملاحظاته ، ووضع نتــائج هــذا العمل فى تقــرير ضاف ، وأرفق به خريطة توضح الرسومات اللازمة .

رابعا — وأخيرا فان مسألة توفــير المعــدات والأدوات اللازمة للخط ، كانت على جانب كبير من الأهميــة نظرا لنقص الورش المحلية التى يمكنها تيسير الحصــول عليها ، الأمر الذى اضطرت معه ادارة الخط لأن تستورد من الخارج كل المواد الضرورية (القضبان والقاطرات وغيرها) باستثناء القليل من العربات التى صنعت فى الترسانة البحرية ، وقــد قامت الشركات الألمانية والبلجيكية والأمريكية بتوريد القضبان ، أما القــاطرات والعربات فقد اقتصر توريدها على المصــانع الألمــانية والبلجيكية ، وقــد كان من الطبيعى أن تزداد تــكاليف تلك المعــدات

---

(٨) تقرير اولر (Auler) باشا .

والأدوات بسبب أجور النقل ، ولــكن ادارة الخط أمكنها أن تعوض ذلك فى مواد البنــاء ، لأنه — باستثناء الجير والأسمنت — فان المواد المطلوبة لبنــاء الجسور الحجرية ، وأساس الأرض التى ستمتد عليها القضــبان ، كانت متــوفرة بكميــات كافية فى مواقع العمل ، ويمكن الحصول عليها من المحاجر بلا مقابل (٩) •

الخطة التى سار عليها العمل فى بناء الخط :

أما عن الخطة التنفيذية التى ســار عليها العمل فى بنــاء الخط الحجازى ، فقــد قسم العمل بين ثلاثة أنواع من المجموعات كل منها تعمل فى منطقــة لتنفيذ مهمة معينـــــة وهى بالترتيب :

مجموعات الاستطلاع ، تليها مجموعات المساحة ، ثممجموعات البناء•

(أ) أمام المجموعات الأولى (الاســتطلاع) فمهمتها القيــــام بالدراسات الضرورية للأرض الى سيمر بها الخط ، وذلك باســتخدام الأجهزة اللازمة لذلك ، وأيضا تحديد الاتجاه (المسار) الذى يسلكه الخط، ثم تضمن نتيجة دراساتها فىتقرير ،وعادة كانت تستغرق هذه الدراسات عدة أشهر •

وهذه الجماعة تتكون من فريق عمل فى قافلة لاتضم فقط الأجهزة والفنيين ، ولــكن أيضا الخيــام والوقود والمؤن التى تكفيها طوال مدة الرحلة ، هــذا فضـــلا عن حيوانات النقل وفصيلة من الخيــالة تقوم بالحراسة ضد هجما تالبــدو ، وعادة تتكون هذه القافلة من :

عدد

١ مهندس سكك حديدية كرئيس للقافلة •
٢ مهندس مدنى أو ضــابط مهندس •
١ طبيب
١٠ جنود سكة حديد للمعاونة فى أعمال المساحة •
٢٠ خيــال (فارس) كحرس •

---

(٩) المصدر السابق .

هذا بالاضـــافة الى عدد من الابل والخيل والبغال لنقل الأفراد والمؤن والأجهزة ، ومن بين الجنود يوجـد طبـــاخ يختص باعـداد الطعـام للمجموعة خلال الرحلة ، واذا لم يكن هنـاك أمل فى وجود ماء فى المنطقـــة ، فان المـاء يعبأ فى قرب تحمل على ظهور الابل ، ويحمل الجمل مابين ٤ — ٥ من هــذه القرب التى تسع كل منهـا من ٣٠ — ٤٠ لتر ماء ، أضف الى ذلك عدد من الخيام تقى المجموعة من برد الليل القارص •

(ب) المجموعات الثانية (المساحة) وهى التى تعمل فى المنطقـــة الوسطى بين مجموعات الاستطلاع ومجموعات البنـاء ، وتحتاج تلك المجموعات الى قافلة مماثلة لسابقتها ، ومهمتهـا تحـديد المستويات الدقيقـــة للخط ، وتقــدم نتـائج عملها فى تقرير الى مدير الأعمال الهندسية ، أو الى المــكتب الفنى الذى يشرف عليه مدير الأعمـال ، وهــذا المــكتب ليس له مقر ثابت وانما هو دائم التنقل يتحرك الى الأمام ، كلما تقدم العمل فى بناء الخط •

(د) المجموعات الثالثة والأخيرة (البنـاء) ، وهذه تباشر عملها فى المنطقـــة الثالثة أى فى المؤخرة فتجرى فيهـا أعمال بنـاء الخط الحديدى ، والعمل فى هذه المجموعات (البناء) منظم ودقيق ، حيث يقوم مشاة الجيش بالأعمال الأرضية (الحفر والردم) ؛ كمـا يقوم المقـاولون والعمال الفنيون بالأعمال الهندسية ، بما فيها الأنفاق وبناء المحطات ؛ وأما مجموعـة السكك الحـديدية فتقوم بوضـع الفلنكات والقضبان ، ويقسم عملها بين أربع مجموعات :

١ — مجموعة لتحديد المسار

٢ — مجموعة لوضع الأساس

٣ — مجموعة لوضع الفلنكات

٤ — مجموعة لوضع القضبان

وهــذه المجموعــة يمكنها مد من ٢ — ٣ كيلومتر من القضــبان يوميا على الأرض التى استكمل أساسها •

أما عن الأحوال المعيشية لتلك القوات ، فانها تقيم فى معسكرات من الخيــام على يمين ويســار الخط ، وتتحرى الى الأمام مع تقــدم العمل فى بنــاء الخط ، وكل جمــاعة أو فصيلة لها معسكرها الخاص ، يعد فيــه الطعــام للضــباط والجنود على السواء فى اناء ضــخم ، كما يخبز الخبز فى نفس الموقع فى أفران متنقلة ، وفى العادة يعمل الجنود ، وهم مرتدون زيهم شتاء ، أما فى الصيف فانهم يلبسون رداءا أبيضا من التيل ، ويشتغل العمال خمسة أيام فقط فى الأسبوع حيث يخصص يوم الخميس لغسل الملابس ، ويوم الجمعة عطلة ، ولا يشتغل فى وقت واحد الا ثلثا القوات ، والثلث البــاقى يعمل فى المعسكر [١٠]

الأجور والمــكافآت :

يتسلم الرجال أجورهم العادية خلال الوقت الذى يشتغلون فيه فى الخط الحديدى ، وبالنسبة للجنود تقوم وزارة الحربية بدفع الأجور والمرتبات • أما الأجور الاضافية (الحوافز أو المكافآت التشجيعية) فتدفع من ميزانية خط السكة الحديد ، وتصرف هذه الأجور الاضافية بالنسب أو المعدلات التالية :

	صـ
حفر متر مكعب من التراب	١
حفر متر مكعب من الصخر	٣
نقل متر مكعب من الحجر وتكويمه (تشوينه) بجوار الخط	٢
فرد متر مكعب من الحجر على الخط	١
وضع القضبان عن كل متر	٦ر٠
ضبط القضبان ودعمها عن كل متر	٦ر٠

(١٠) تقرير أولر (Auler) باشا •

ويلاحظ أن هذه النسب أو المعـــدلات قـــد حدث فيها تغيير أثناء التنفيذ كما سوف يأتى •

وقد كان لهذا الأجر الاضافى أثره فى زيادة العمل والحماس ، ورغم ذلك فقـــد كان للشعور الدينى أثره البارز فى تحمل هؤلاء الرجال الشجعان كل هذه المشاق والصعوبات : من حرارة الصيف الشـــديدة نهاراً ، الى التغير الفجائى فى درجة الحرارة ليـــلا ، هـــذا فضلا عن العطش وندرة المـــاء ، حتى وباء الـــكوليرا الذى داهم القوات العاملة فى الخط فى سنة ١٩٠٢ م ، وقتل منهم مائة فى فترة وجيزة ، كل هـــذا لم يقلل من روح الحمـــاس الدينى المشتعـــلة فى أفئدة هؤلاء الأبطـــال [١١] •

بداية التنفيذ فى بنـــاء الخط

بدأ العمل الحقيقى فى خط سكة حـــديد الحجاز بمد خط برقى للسكة الحديد ، وكان ذلك بعـــد بضـــعة سنوات من تمديد خط برق حكومى من دمشق الى المـــدينة المنورة عن طريق الصلت وعمان [١٢]، أما تنفيذ بنـــاء الخط الحديدى فقد مر بمراحل متعددة ، وكلما انتهى القائمون بالانشاء من مرحلة كان يتم الاحتفال بافتتاحها والاســـتفادة منها فى تسيير الخط لنقل المعدات والمؤن •

تنفيذ القسم الأول (من دمشق الى درعا) :

ابتدأ العمل فى هذا القسم فى شهر أيلول (سبتمبر) ١٩٠٠ ، ولـــكن مما تجدر ملاحظته أن التنفيذ فى هذا القسم ابتدأ فى قطاع مزيريب/درعا ، لأن بين دمشق ومزريب سكة حـــديد فرنسية طولهـــا

---

(١١) المصـــدر السابق •

(١٢) المصـــدر السابق •

١٠٣ كم [١٣] ، ولم تكن المفاوضات الدائرة بين ادارة الخط الحجازى والشركة الفرنسية بشأن قطاع دمشق / مزيريب قد انتهت بعد .

أما عن سير العمل فى هذا القسم ، فقـد قام المهندسون الأتراك بمسح هـذا القطاع وذلك لوضع التقـديرات والتقـارير المفصـلة وتقديمها الى اللجنـة العليـا ، ولـكن سرعان ماتضح أن التقـدم بطىء جدا بسبب قلة الخبرة ، وضعف التنظيم لدى المهندسين الأتراك، ولذلك فان الحكومة العثمانية — رغم رغبتها وحماسها الشديد فى أن يتم بنـاء الخط كلية على أيدى رعايا عثمانيين كما سبق أن أشرنا — قـد اتجهت نحو اشراك مهندسين أوربيين ، كما قامت فى يناير ١٩٠١ بتعيين الهر ميسنر المهنـدس الألمانى الشهير — ذى الخبرة الواسعة فى بناء الخطوط الحديدية — كبيرا للمهندسين ، ومديرا فنيـا لعمليـة بناء الخط بجانب كاظم باشا المدير العام لسكة حديد الحجاز [١٤] .

وكانت الخطوة الأولى من جانب ميسنر هى العثور على المساعدين الملائمين ، والحصول على المعدات اللازمة وبخاصـة أجهزة القياس ، ثم بعد ذلك بدأ ومعه الرجال العسكريون والمدنيون الذين تحت امرته ببنـاء الخط بين مزيريب/درعا ، ودمشق/درعا فى وقت واحد ، حيث أنه فى تلك الأثنـاء كانت المفاوضات بين اللجنـة العـامة والشركة الفرنسية قـد انتهت بالفشل ، وعندما استؤنفت المفاوضات التى لم تصل الى نتيجة مرة أخرى ، تعطل العمل أيضـا فى قطاع دمشق/درعا لمـدة عام كامل ، ومن ثم فقد تأخر افتتاح هذا الجزء من الخط لحين انتهاء تلك المفاوضـات . أما العمل فى قطاع درعا/مزيريب فقد استمر دون انقطاع [١٥] .

---

(١٣) محمد كرد على : المصدر السابق حـ٥ ص ١٧٣ .

(١٤) تقرير نائب القنصل البريطانى فى مرسين المسـتر لوازو ، مصدر سبق ذكره .

(١٥) تقرير أولر (Auler) باشا .

ولم تقتصر جهود الهر ميسنر على النواحى الفنيــة فى المشروع بل تعداها الى الجوانب الادارية ، حيث قام بتذليل الصعاب ، وازالة العقبــات التى تعوق سير العمل ، فبـــادر باتخـــاذ خطوات فورية بالتنسيق مع اللجنـــة العليـــا لضمان صرف المرتبات المجزية بانتظـــام لجميع الموظفين الـــذين يعملون تحت ادارته ، وذلك بضـــمان البنـــك العثمانى ، كما قام من جانبه — بشتى الوسائل — بدفع عجلة العمـــل واثارة اهتمام وسخاء الأثرياء المسلمين فى الشام وفى شتى أنحـــاء الدولة (١٦) .

ونظرا لتوقف العمل فى قطاع دمشق/درعا ، فقـــد ركز الهـــر ميسنر كل طاقاته فى بنـــاء قطاع مزيريب / درعا مستخدما وســـائل النقل التابعـــة لخط دمشـــق / مزيريب الفرنسى فى نقل المعـــدات ، واقتصادا فى نفقات أجور العمال استخدمت قـــوات الجيش العثمانى فى أعمـــال البنـــاء — كما سبق أن أشرنا — وبالفعل أقيمت معسكرات للجنود يرأسها ضباط شبان فى سنة ١٩٠١ فى مراكز تجمع بين مزيريب ودرعا ، للقيـــام بالأعمال الأرضية من الردم والتمهيد وكذلك مد الخط ، وفى خلال الشهور القليلة الأولى عمل الجنود بهمة ونشاط ، ولكن نظرا لعدم الانتظام فى دفع أجور الجنود ، فان العمل كان يتوقف لبعض الوقت ، بل وصل الأمر لدرجة امكان حدوث عصيان جماعى أو اضراب عن العمل ، لولا تـــدخل كاظم باشـــا مدير عام الخط الذى تمكن من الحصول على انصاف للعمال (١٧) .

وفى أول سبتمبر سنة ١٩٠١ وهو اليوم الذى يصـــادف ذكرى اعتلاء السلطـــان عبد الحميـــد للعرش أقيم احتفـــال عظيم بافتتـــاح الجزء الذى تم بنـــاؤه من الخط الحديدى وهو قطـــاع مزيريب/درعا

---

(١٦) تقرير نائب القنصل البريطانى فى مرسين المستر لوازو .

(١٧) المصـــدر السابق .

(٨ر١٢ كم) وقــد حضر هذا الاحتفال أعضاء اللجنة المحلية والعلماء والمشايخ والأعيان الذين ركبوا قطارا خاصــا مساء يوم الجمعــة ٣٠ أغسطس من دمشــق الى مزيريب [١٨] حيث كان يتجمــع كل أهالى حوران ، ووصل القطار الى مزيريب مساء السبت وقــد بدأ الاحتفــال صــباح الأحد الأول من سبتمبر بالصــلاة التى أم فيهــا مفتى دمشق العلماء والمشايخ والأعيان حيث قام الجميع بالدعاء للسلطان بأن يحفظ الله حيــاته ، ثم افتتح الخط وسط تهليل جمع غفير من الأهالى الذين احتشدوا ، وقــد ارتفت أصــواتهم داعين بحفظ حياة السلطان [١٩]، ويضيف أولر (Auler) باشــا فى تقريره أن هذا الاحتفال قد حضرته بعثــة سلطانية خاصــة برئاسة الوزير طرخان باشا • ونظرا لاهتمام بريطانيــا بأخبــار الخط الحجازى وتتبعها لعمليات التنفيذ فقد أبلغت الخارجيــة البريطانيــة وزارة الهنــد بأنبــاء افتتاح المرحلة الأولى من الخط الحجازى [٢٠] •

تنفيذ القسم الثانى (من درعا الى عمان) :

بينما كان العمل يسير فى قطاع مزيريب / درعا ، كانت الجهود قائمة على قــدم وساق لاعداد القسم التالى وتمهيده لعملية البناء ،

---

(١٨) على الخط الفرنسى •

(١٩) وثائق وزارة الهنــد : I. O. R. : L/P & S/10/12

رســالة من السفير البريطــانى فى الآســتانة الى وزير الخارجية البريطانية برقم ٣٢٤ بتــاريخ ٤ سبتمبر ١٩٠١ ، مرفق بهــا جزء مقتبس من صحيفة (مونيتور أورينتال) •

(٢٠) وثائق وزارة الهنــد : I. O. R. : L/P & S/10/12

رسالة من الخارجية البريطانية الى وزارة الهند بدون رقم بتاريخ ٢ أكتوبر ١٩٠١ •

وقــد رأى الهر ميسنر ضرورة الاستعانة ببعض الشركات المتخصصة فى بنــاء السكك الحديدية للتعاقد معهــا على العمل فى القطــاعات الجديدة ، وقــد وافقت اللجنة العليــا على اقتراحه بهذا الخصوص، وفى بداية عام ١٩٠٢ أعلن عن ذلك للحصــول على أفضل العطاءات ، وبدأت العطاءات تنهــال على ادارة الخط من كبار مقــاولى الســكك الحــديدية فى أوربا وكان من أبرزها عطــاء ادارة السكك الحــديدية البلجيكية التى اضطلعت فيه بالقيــام ببنــاء مسافة من ٣٠٠ — ٤٠٠ كيلومتر ، وبالفعــل أوفــدت مهندســيها للــكشف والفحص فى مايو ١٩٠٢ م ولــكن هــذه الجهود انتهت بالفشل ، بسبب عــدم التوصل الى اتفاق مرض مع اللجنة العليا .

وعلى الرغم من ذلك فقــد أحرز الخط تقــدما سريعا وملموسا خلال الشهور الأولى من عام ١٩٠٢ ، وذلك بفضــل جهود الهر ميسنر وحسن ادارته ، هــذا فضــلا عن جهود ونشــاط الجنود العثمانيين الذين اكتسبوا خبرة فائقــة يسرت لهم امكانية اتمام مسافــة ٢ — ٣ كيلومتر يوميا من الخط ، أضف الى ذلك عامل له أهميتــه ، وهو وفود عدد غفير من العمال المدربين على بنــاء الخطوط الحديدية الى منطقــة العمــل بالخط الحجــازى بعــد أن أنهوا عملهم فى بنــاء خط رياق/حمــاه [٢١] .

ولــكن لسوء الحظ لم يستمر العمل فى بناء الخط بهذه السرعة طوال عام ١٩٠٢ ، ذلك أنه فى أواخر الربيع ، وبمجرد عودة الحجاج انتشر وباء الــكوليرا بين الجنود والعمال العــاملين فى بنــاء الخط فى عمــان الأمر الذى ترتب عليه توقف العمل لمدة سبعة أشهر ، وفى

---

(٢١) تقرير نائب القنصل البريطانى فى مرسين المستر لوازو ، مصدر سبق ذكره .

خلال تلك الفترة كانت اللجنة العليـا قـد تمكنت من تسوية خلافاتها مع الشركة الفرنسية بخصوص الخط الفرنسى من دمشق الى مزيريب، وعلى الرغـم من توقف العمـل بسبب وباء الـكوليرا ، فقـد أمكن الوصـول بالخط الى عمـان ، وتحقيق بنـاء مسافة ٢٢٨ كيلومترا من الخط خلال عام ١٩٠٣ وهى المسافة التى تفصل دمشق عن عمان ، وبدأ تشغيل الخط عليها (٢٢) •

حفل افتتاح الخط عند عين الزرقا :

على الرغم من وصول الخط الى عمان سنة ١٩٠٣ الا أن الوثائق البريطانية تشير الى أنه فى أول سبتمبر ١٩٠٢ — ذكرى عيد جلوس السلطان على العرش — أقيم احتفـال مهيب حضره لفيف من كبـار الشخصيات الرسمية فى الجيش والبوليس والمهندسين العـاملين فى الخط ، ومفتش سـكة حـديد بيروت / دمشـق / حوران ، ومستر صمويل كبير أساقفة المسيحيين المـارونيين ، ومدير البنـك العثمانى الدولى فرع دمشق ، وبعض الشخصيات الاسـلامية واثنان من نواب البرلمان القبرصى ، وقـد استقلوا جميعـا القطار من دمشق الى عين الزرقا التى تقع على الخط الحجازى عند الـكيلو ٩٢ من مزيريب وعلى بعد ١٩٢ كيلومتر من دمشق ، كما سافر على نفس القطار حوالى ١٠٠ شخص من المسلمين الذين دعوا لحضـور الحفل ، وأعطيت لهم تذاكر عودة متواضعة بالدرجة الثالثة •

وفى عين الزرقا أقيمت مساء الحادى والثلاثين من أغسطس مأدبة عشاء للحاضرين ، وفى اليوم التـالى (أول سبتمبر ١٩٠٢) أقيم حفل تولى السلطـان العرش حيث نحرت الـذبائح وألقيت الخطب وأقيمت الصلوات التى حفلت بالدعاء للسطان ثم افتتح الخط ، وفى مساء نفس اليوم عاد المشتركون فى الحفل الى دمشق •

---

(٢٢) المصـدر السابق •

كما تشير تلك الوثائق الى أن الخط حينذاك لم يكن قــد جاوز عين الزرقا الا بمسافة حوالى ثمانية كيلومترات تقريبا ، وأنه لا تسير على الخط أية قطارات لخــدمة الجمهور ، وأن جريدتا سوريا وفيلايت الجريدة التركية الرسمية قــد نشرتا ، الأولى فى الرابع من سبتمبر والثانية فى السابع منه ، حوالى خمسة أعمدة عن هــذا الافتتاح للخط الحديدى ، كما وعدت الجريدة قراءها أن تقدم لهم معلومات وفيرة عن هذا الموضــوع فى عددها التــالى ، وخصوصا البرقيــات المرسلة من والى دمشق ومن كاظم باشا المسئول الأول عن خط حديد الحجاز الى الآستانة ، وبرقية التهنئة والتحية للوالى من احمد عزت باشا العــابد السكرتير الثانى للسلطان (٢٣) .

وفى أول سبتمبر ١٩٠٣ كان قــد تم تسوية الخلافات مع الشركة الفرنسية بشأن قطاع دمشق/مزيريب ، وبعد ذلك بشهر واحد افتتح القسم الثانى بأكمله من درعا الى عمان (٢٤) .

مسير الخط الحجازى من دمشق الى عمان :

يتجه الخط بعد خروجه من واحة دمشق نحو الجنوب الشرقى فى استقامة سهل حوران فيمر ببلدة المســمية ، ثم يقطع ســهل حوران الخصيب برمته وهو يمتد الى سفح جبل الدروز ، ويصل الى محطــة درعا الواقعــة فى وسط السهل ، وهى تقع على بعد ١٢٣ كيلومترا من

---

(٢٣) وثائق وزارة الهنــد : I. O. R. : L/P & S/10/12

رسالة من السفير البريطــانى فى الآســتانة الى وزير الخارجيــة البريطانيــة برقم ٤١٥ ، وبتـــاريخ ٢١ سبتمبر ١٩٠٢ ، ومرفق بهــا نسخة من رسالة موناهان نائب القنصل البريطانى فى دمشق الى السفير فى الآستانة (بدون رقم) بتاريخ ٨ سبتمبر ١٩٠٢ .

(٢٤) محمد كرد على : المصـــدر السابق ، حـ٥ ص ١٧٣ ، عبدالعزيز عوض — المرجع السابق ، ص ٢٨٤ .

دمشق ، ومن درعا يتفرع فرع حيفا [٢٥] متجها صوب الغرب فيصل الى ساحل البحر المتوسط ، وأما الخط الأساسى فيظل مستمرا فىطريقه نحو الجنوب الشرقى ثم نحو الجنوب مباشرة، فيمر منسهل قاحل تنزل فيه عشيرة بنى صخر المؤلفة منألفى أسرة وعشرين ألفنسمة ، وبعدأن يقطع « الحماد » أى السهل المنبسط يمر بالقرب من أطلال الحصون الرومانية القديمة التى يطلق عليها العرب قلعةالمفرق وقلعة السمرة، كما تظل بقايا مدينة جرش القديمة وآثارها وسورها فى غربى الخط الحجازى ، وهذه الآثار هىأعظم مافى تلك البقاع ، وفى الغرب من قلعة الزرقاء الرومانية يقطع الخط وادى نهر الزرقاء على جسر مرتفع جميل الصنع ، ثم يصعد الخط فى وادى نهر الزرقاء ويصل الى عمان بالقرب من منبع هذا النهر وذلك بارتفاع ٧٣٧ مترا عن سطح البحر وعلى مسافة ٢٢٣ كيلومترا من دمشق [٢٦] .

مدى الاستفادة من الخط فى تلك المرحلة (دمشق/عمان) :

حقق بناء هذه المرحلة من الخط الحجازى — على الرغم من عدم انتظام الخدمة فى الغالب عليه — فوائد عظيمة منها : الاسهام فى نقل معدات السكة الحديد وغيرها [٢٧] ، بالاضافة الى النتائج العمرانية الباهرة ، حيث زحف الكثير من البدو واستقروا فى تلك

---

(٢٥) سوف نتحدث بعد قليل بالتفصيل عن بناء فرع درعا/حيفا .

(٢٦) محمد كرد على : المصدر السابق حـ٥ صص ١٧٣ — ١٧٤ ، ١٧٦ .

ويلاحظ ان الوثائق البريطانية تقدر المسافة بين دمشق وعمان بنحو ٢٢٨ كيلومتر على الخط الحجازى بفارق خمسة كيلومترات زيادة عن المصادر العربية .

(٢٧) تقرير نائب القنصل البريطانى فى مرسين المستر لوازو ، مصدر سبق ذكره .

الربوع بالقرب من مخافر الجنود العثمانيـــة ، كما امتلك عــدد كبير من مهــاجرى الشركس الذين كانوا تائهين فى شــمال الشــام بعض الأراضى على جانبى الخط ، وأسسوا القرى والمزارع فيهــا ، وكانت القاطرات فى نهاية عام ١٩٠٣ تسير الى مسافــة تقــدر بحوالى ٣٠٠ كيلومتر من دمشق تنشر معها الرخاء والعمران فى تلك البقاع (٣٨) .

أما عن حركة سير القطارات على تلك المسافة التى تم بناؤها من الخط (دمشق/عمان) ففى الشهور الأخيرة من عام ١٩٠٣ كان يسير قطار من دمشق الى عمان ثلاث مرات فى الأسبوع ذهابا وأيابا ، وعلى الرغم من أنه كان خاصــا لنقل مواد بنــاء الخط الا أنه كان يسمح للأهالى بصرف تذاكر لاستخدامه (٣٩) .

وصف شاهد عيان للخط بين دمشق وعمان :

يصف لنا شاهد عيان وهو المستر ويلكى يونج (H. Wilkie. Young) الذى قام بزيارة للخط فى أوائل عام ١٩٠٤ حيث زار عمان ودرعا ومزيريب ودمشق واستخدم أثناء تنقله قطار سكة حــديد الحجاز ، وقــد دون ملاحظاته فى تقرير أرسله الى الحكومة البريطانية — يصف لنا حركة سير القطارات وحالة المحطات التى مر بها ، والجهود المبــذولة فى بنــاء الخط ، والخــدمات التى تقــدمها ادارة الخط وجوانب القصــور فى الأداء ، فيــذكر : أن القطارات تسير بواقع مرتين فى الأســبوع من

---

(٣٨) محمد كرد على : المصدر السابق ، حـ٥ ص ١٧٤ .

(٣٩) وثائق وزارة الهنــد : I. O. R. : L/P & S/10/12

رســالة من السفير البريطــانى فى الآستانة الى وزير الخارجيــة البريطانية برقم ٦٧٦ ، بتــاريخ ١٦ أكتوبر ١٩٠٣ ، مرفقا بها نسخة من رسالة القائم بأعمال القنصل البريطانى فى دمشق الى السفير البريطــانى فى الآستانة برقم ٧٤ وبتاريخ ٧ أكتوبر ١٩٠٣ .

عمان الى دمشق وبالعكس ، وهى مسافــة تبلغ حوالى ٢٢٤ كيلومترا تقطعها القطارات فى ظل الظروف الحالية فى يومين ، وأنه على الرغم من أن الخط لم يفتح بعد أمام الحركة المنتظمة ، فقــد تم بناؤه حتى الحصن وهى على بعد ١٥٦ كيلومتر الى الجنوب •

ثم يذكر أن نظام العمل فى تشــغيل الخط لايزال تشــوبه بعض العيوب ، فمواعيد قيــام ووصــول القطارات غير دقيقة ، فعلى سبيل المثال : أخبروه فى عمان أن القطار المتجه الى دمشق سيقوم فى الساعة الحادية عشر تماما ، ولــكن المسافرين ظلوا فى أماكنهم ينتظرون لمدة ساعتين ونصف قبل أن يغادر القطار المحطة فى الواحدة والنصف بعد الظهر • وكان القطار يتكون من عربتى درجة ثالثة وعربة عفش ، وكان فى القطار حوالى خمسون راكبا كلهم من الوطنيين (غير أجانب) ولم يكن بالعربات مصابيح ، كما أنهــا كانت قذرة للغاية ، وقد أرجع الخلل فى النظام الى سوء الادارة المختلطة من المدنيين والعسكريين ، وقــد أثنى على طريقــة بنــاء الخط فذكر أنه خال من العيوب فى التمديد ، وهــذا يوحى — كمــا يقول ويلــكى يونج — بأنه ليست هنــاك أية صــعوبات فى تنفيذ المشروع ، كما أشاد بالأعمال الهندسية التى رآها والتقط صــورا لبعضها مثل جسر عمــان الذى يبلغ طوله ٨٠ مترا ، وارتفاعه ١٨ مترا ، ومثل النفق الذى يقع على بعــد بضع مئــات من الياردات جنوبى عمان ويمر الخط فيه ويبلغ طوله ١٢٠ مترا •

كما ذكر أن أحد كبار الموظفين فى عمان أبلغه أنه بعد منطقــة عمان فان الصعوبات الهنــدسية بسيطة ، وأن أخطر العقبــات التى ستواجه بنــاء الخط ، تتمثل فى ندرة المــاء وعداء القبــائل العربية الضاربة على الطريق •

وعن الجهود المبــذولة فى بنــاء الخط والعمالة المنوط بها التنفيذ يذكر ويلكى يونج فى تقريره أن ثلاثة أرباع العمل قام به ايطاليون ،

والبـــاقى نفذه الجنود الأتراك المقـــدر عددهم بخمس كتائب موزعة حاليـــا حيث تقـــوم بالعمل على الخطين الرئيسى دمشق / الحجاز ، والفرعى درعا / حيفا •

ماذكره يونج بخصوص حجم العمل الذى يقوم به الايطـــاليون وأنه ثلاثة أرباع العمل الـــكلى والربع الباقى يقوم به الجنود الأتراك لاشك أنه يقصـــد به الأعمـــال الفنيـــة الهندسية التى تحتـــاج الى مهارة خاصـــة •

ثم أشـــار الى التفـــاوت البين فى المـــكافآت والحـــوافز التى يتقاضاها العمال بين مايأخذه الجنود الأتراك وما يأخذه الايطاليون ، فذكر أنه بينما يتقـــاضى الجنود الأتراك قرشا واحدا عن كل متر فى الأرض الترابيـــة ، وثلاثة قروش فى الأرض الصـــخرية ، يتقـــاضى الأيطاليون قرشين ونصف عن كل متر فى الأرض الترابيـــة ، ١٢ــ١٤ قرشا اذا كانت الأرض صخرية •

وأما عن حالة المحطات التى مر بها ، فقـــد ذكر يونج أن جميع المحطات باســـتثناء درعا لاتزيد عن كونهـــا مواقف (أى أماكن معدة لوقوف الركاب وانتظارهم) ، وتتكون من جدران من الألواح الخشبية وصهريج ميـــاه ، وبعض الخيـــام • ثم يذكر أن القطار غادر عمـــان فى الواحدة والنصف بعد الظهر فوصل درعا (على بعد ١٠١ كيلومتر) بعد الغروب مباشرة ، وفى محطة درعا توقف القطار • (يلاحظ أن هذه المحطات الخشبية هى مؤقتة وقد بنيت بالحجارة بعد ذلك) •

أما محطة درعا فهى المحطة الوحيـــدة المبنيـــة وترجع أهميتهـــا الى أنهـــا ستكون ملتقى الخط الرئيسى مع الفرع القادم من حيفـــا والذى سوف يستخدم ـــ بعد بنـــائه ـــ فى نقـــل معـــدات المشروع مستقبلا منساحل البحر المتوسط ، بدلا من خط بيروت/دمشق الفرنسى الذى يقوم بتلك المهمة الآن • ومن المأمول أن يتم فرع حيفا/درعا خلال

هــذا العــام (١٩٠٤) ويرجع الاهتمام باتمامه بسرعة الى الخلافات التى نشبت بين ادارة الخط الحجازى ومديرى الشركة الفرنسية صاحبة خط بيروت / دمشق • ويقال ان مهندسى خط الحجاز بما فيهم الهر ميسنر والأوربيون سينقلون مقرهم من دمشق الى درعا قريبا • وعلى الرغم من أهميــة درعا فانه لايوجد بها أماكن مناسبة لمبيت المسافرين، حيث يضطر المسافر للمبيت فى مخيم يملكه مقاول ايطالى •

ثم يذكر يونج أن القطار غادر درعا قبل شروق صباح اليوم التالى بساعة ، وقد كان هنــاك اضطراب نظرا لخلو العربات وكذلك المحطة من المصــابيح ، وقــد وصل القطار دمشق (على بعد ١٢٣ كيلومتر) فى الواحدة بعد الظهر (أى بعد حوالى ست ساعات) • وهكذا فان الرحلة بأكملها من عمان الى دمشق (مسافة ٢٢٤ كيلومترا) استغرقت اثنتى عشرة ساعة موزعة على يومين ، وكان الخط يسير أثناءها محاذيا لدرب الحج الشامى •

ثم يختتم ويلكى يونج ملاحظاته بقوله : « ان من الألفى كيلومتر بين دمشق ومكة (المــكرمة) تم انجاز ٣٨٠ كيلومتر أى حتى الحصن، والمأمول أنه بعد ستة أشهر سيكون الخط فى وضع تشغيل حتى معان (٦٤ كيلومتر جنوبا) ومن المقرر أن يتم الخط كله فى سبع سنوات ، والوقت الذى يستغرقه الحجاج حاليــا للذهاب من دمشــق الى مكة (المــكرمة) هو أربعون يوما ، ولذلك فان فائدة الخط ستكون عظيمة مما قــد يتيح الفرصة لمــد خط فرعى الى العقبــة وغيرها لأســباب استراتيجية » [٣٠] •

---

(٣٠) وثائق وزارة الهنــد : I. O. R. : L/P & S/10/12

رسالة من ويلكى يونج الى مجهول (بدون رقم) بيروت بتاريخ ٢٣ مارس ١٩٠٤ ويشير فى مقدمة الرسالة الى أن المرسل اليه قــد كلفــه بكتابة ملاحظاته عن تقدم العمل فى خط سكة حديد الحجاز •

وترجع أهميـــة تقرير أو ملاحظات ويلكى يونج فى هذا الموضوع الى أنه شاهـــد عيان دون ملاحظاته خلال رحلته الواقعية التى تنقل فيها بين عمـــان ودمشق ، واستخدم أثناءها قطار سكة حديد الحجاز ، فألقى لنـــا الضوء الـــكافى على حالة الخط فى هذه الفترة المبكرة من انشائه موضحا درجة الجودة التى كان عليها العمل والهمة والنشـــاط وجهود العاملين فى البنـــاء ، كما أوضح لنـــا حركة سير القطارات والمـــدة التى تستغرقها الرحلة بين عمـــان ودمشق ، وحالة المحطات التى مر بهـــا القطار ، ومدى الاستفادة من تشغيل الخط فى هـــذه الفترة ، والخدمات التى كانت تقدمها ادارة الخط للمسافرين ، وجوانب القصور فى هذه الخـــدمات ، ثم الفائدة العـــامة التى سوف يحققها بنـــاء الخط عند استكماله ، كل ذلك فى دقـــة بالغـــة وموضـــوعية ، وبصـــفة عامة ، فقـــد وضع هـــذا التقرير أمامنا معلومات وحقـــائق كان من الصعب الحصول عليها من أى مصدر آخر .

تنفيذ الخط الفرعى درعا / حيفا :

لم يكن خط درعا/حيفا هو الخط الفـــرعى الوحيـــد الذى جرى التفكير فى بنـــائه ، بل كان هنـــاك خطوط فرعيـــة أخـــرى بحثهـــا القائمون على بنـــاء سكة حديد الحجاز ، بل وتم مسح بعضها وعمل الدراسات اللازمة لها بواسطة مهندسى الخط الحجازى ، ومن هـــذه الخطوط الفرعية : الخط من عمـــان الى القـــدس ، والخط من معـــان الى العقبة ، والذى اقترح أن يبدأ من نقطة أبعد كثيرا عن معان ، وكان من المحتمل أن تكون مدورة ، ثم الخط من جـــدة الى مكة المـــكرمة ، وكان أيضا من بين هـــذه الخطوط الفرعية المقترحة خط صـــغير بين الصلت ونقطة ما على الخط الرئيسى بين الزرقا وعمان ، وكان الهدف من هـــذا الأخير تسهيل عملية اســـتغلال مناجم الفوسفات فى الصلت، ولـــكن بعد أن بدأت أعمـــال المساحة فيه مباشرة استدعى المهندسون

وأرجىء بنـــاؤه الى أجل غير مسمى ، كمـــا أرجىء بنـــــاء غيره من الخطوط الفرعية لأسباب مالية أو سياسية (٣١) وسوف نتحدث عن تلك القطاعات التى لم تبن من الخط الحجازى فى فصل لاحق •

أهميـــة هـــذا الخط الفرعى :

على أن أهم هـــذه الخطوط الفرعية كان خط درعا/حيفا ، وقد بدأ التفكير فى بنـــائه عنـــدما اشـــتدت الخـــلافات بين ادارة السكة الحجازية ، وادارة السكة الفرنسية (بيروت / دمشـــق / مزيريب) عندئذ شعرت ادارة الخط الحجازى بشدة الحاجـــة الى اتصـــال الخط الحجازى بمرفأ بحرى تنقل عن طريقـــه لوازمه ومعداته ولا سيما بعد أن رفضت الشركة الفرنسية أن تنقل بعد ذلك أية مواد لخط سكة حديد الحجاز من بيروت بأسعار مخفضـــة ، بعـــد أن كانت تمنح تخفيضـــا قدره (٥٥٪) من تكاليف النقل ، الأمر الذى أصبح معه نقل كميات كبيرة من مواد البناء على الخط الفرنسى باهظـــة التكاليف ، ومن ثم سارعت الحكومة العثمانية باتخاذ الاجراءات لتنفيذ بنـــاء ذلك الخط الفرعى (درعا / حيفا) ومن أجل سرعة التنفيذ عهـــدت ادارة الخط الى الهر ميسنر بالاشراف على بنـــاء قطاع هام من هذه التفريعة وهو القطاع الواقع شرقى الأردن ، على أن يمنح راتبا شهريا اضافيا قدره ألف فرنك (٣٢) •

---

(٣١) تقرير نائب قنصل البريطانى فى مرسين المستر لوازو ، مصدر سبق ذكره ، رسالة من السفير البريطانى فى الآستانة الى وزير الخارجية البريطانية ، برقم ٦٧٦ بتاريخ ١٦ أكتوبر ١٩٠٣ ، مصدر سبق ذكره •

، رسالة من ويلكى يونج الى مجهول (بدون رقم) من بيروت بتاريخ ٢٣ مارس ١٩٠٤ ، مصدر سبق ذكره •

(٣٢) رســـالة من الســـفير البريطـــانى فى الآســـتانة الى وزير الخارجيـــة البريطانيـــة برقم ٦٧٦ بتـــاريخ ١٦ أكتوبر ١٩٠٣ ، مصـــدر سبق ذكره •

الطبيعة الجغرافية للمنطقة التى بنى عليها الخط :

على الرغم من الصعوبات الخطيرة والنفقات الباهظة التى تكلفها بنــاء ذلك الخط ، فقد صممت ادارة الخط الحجازى على تنفيذ بنــاء تلك التفريعة نظرا لأهميتهــا العظيمة المتمثــلة فى ايجــاد منفذ للخط الحجازى على البحر المتوسط ، وفى حيويتها بالنسبة للمنطقة التى يمر بها الخط ، يتضح ذلك اذا ما ألقينــا نظرة سريعــة على الطبيعــــة الجغرافية للمنطقة ، ذلك أن سلسلتى جبــال لبنــان الشرقية والغربية المتوازيتين تحولان — لارتفاعهما — دون المواصلات مع الداخل ، وقد أمكن بالطرق الفنيــة ايصــال دمشق ببيروت ، وهكــذا الشأن فى الانخفاض الواقع بجوار بحيرة لوط ، فانه يعوق المواصلات مع الداخل أيضا ، فلم يبق اذا سوى سهل عكا الذى يسهل المرور منه الى الداخل، ولذلك كانت عكا وحيفا فى العصور القــديمة والقرون الوسطى حتى القرن التاسع عشر مرفأين طبيعيين لحوران ودمشق ، ومن ثم فقــد رأى المسئولون فىالدولة العثمانية — قبل التفكير فى الخط الحجزى — ضرورة مد خط حديدى بين دمشق وحيفا لسهولة هذا الطريق ، وقــد كان الانجليز أشد الناس رغبة فى نيل امتياز هذا الخط خصوصا بعد احتلالهم لقبرص عام ١٨٧٨ م . وفى النهــاية حصــل المستر بيللنج الانجليزى بالاشتراك مع أحد المهندسين اللبنانيين على امتياز بنــاء هذا الخط ، وأسسا معا شركة الخطوط الحديدية العثمانية فى الشــام برأسمال قدره (٦٠٠ ألف ليرة انجليزية) ، وبدأت الأعمال فى بنــاء الخط سنة ١٨٩٢ ، ثم توقفت بعد الــكيلومتر التاسع لأسباب مالية ، لأن أفــكار أصحاب رؤوس الأموال الانجليز كانت متجهة نحو معادن الذهب ، فجاءت حرب الترنسفال وانصرف اهتمام الانجليز اليهــا ، وأدى ذلك الى توقف العمل فى بناء الخط (٣٣) ، ولذلك نجحت اللجنة

---

(٣٣) محمد كرد على : المصدر السابق جـ ٥ صص ١٧٤ — ١٧٥ .

العليا للخط الحجازى فى شراء امتياز هذا الخط (دمشق / حيفا) من شركة الخطوط الحديدية العثمانية (الانجليزية) مقابل نحو ١٥٠ ألف جنيه (٩٥٠ ألف مارك) فى نوفمبر ١٩٠٢ م [٣٤] .

الدراسات التى أجريت لتحديد مسار الخط :

نظرا للطبيعة الجغرافية الصعبة فى المنطقـة ، فقد أجريت عدة دراسات هندسية وطبوغرافية لتحديد مسار الخط ، والأعمال الهندسية التى ستقام عليه ، ولذلك فان خط حيفا لم يكن مقررا له منذ البـداية أن يسير فى مساره الذى نفذ عليه فيما بعد ، فقد كان هناك فى سنة ١٩٠١ م اقتراح أن يمد هـذا الخط الى حيفا عن طريق ارتما واربـد ووادى عرب ، وذلك على أساس أن الخط الرئيسى سـوف يمـد بين مزيريب الى مفرق عن طريق أرتما وأربد وراميت ، وبهذا يمكن توفير مسافة ١٦٥ كيلومتر على النحو التالى : ١٢٣+١٤+٨ من مزيريب الى مفرق ، ٢٠كيلومتر من أرتما الى بيسان ، هذا فضلا عن أن وادى عرب لن يزيد انحداره عن ٢٥ ملليمتر ، ولـكن لمـا كان خط حيفـا / درعا يهدف الى المرور فى وادى اليرموك ويعبر نهرين بانحدار ٢٠ ملليمتر، وأحيـانا يصـل الانحنـاء الى ١٢٥ ، ١٠٠ متر فان الخطة السابقة أصبحت عديمة الأهمية من الناحية العملية ، وتم وضـع خطة جـديدة للتنفيذ تعالج مسألة عبور الأنهار والمنخفضات [٣٥] .

التنفيذ والصعوبات التى واجهته :

بدأ مهندسو خط الحجاز عملهم فى خط حيفا/درعا بعد استلامهم الأعمال التى تركها الانجليز بيد أنهم لم يتخذوا الخط الانجليزى أساسا

---

(٣٤) تقرير نائب التنصل البريطانى فى مرسين المستر لوازو ، مصدر سبق ذكره .

(٣٥) تقرير كولشتين ، مصدر سبق ذكره .

لهم بل تركوه وشأنه وجعلوا خطهم الجديد خطا ضيقا كالخط الحجازى، وتمكنوا من الوصــول الى درعا نقطة التقاء الخطين الرئيسى والفرعى فى أقل من ثلاث سنوات بالرغم مما اعترضهم من الصعوبات العظيمة أثناء عملهم (كما سوف يتضح بعد قليل) •

والجدير بالذكر أن هذا الخط الفرعى قــد تكلف من النفقات من سبعة الى ثمانية أمثال المعدل المتوسط لنفقات الخط الحجازى ، وحقــا يمكن القول أن هــذا القسم كان هو أهم قســم فى الخــط الحجازى وأحسنه من الوجهة العملية الفنيــة ، اذ كانت تتخلله صعوبات فنيــة وهندسية لاتوجد فى سواه ، حيث يبتدىء الخط من حيفا على ساحل البحر المتوسط فيرتفع ٨٠ مترا عن مستوى سطح البحر فى مرج ابن عامر بعد مسيرة ٤٠ كيلومترا ، ثم يهبط من أعلى هذا السهل الى أسفل وادى الشريعة ليمر فوق جسر ينخفض ٢٤٦ مترا عن ســطح البحر ، وذلك بعد أن يقطع مسافة ٤٥ كيلومترا ، ثم يعود فيصعد من جــديد الى ارتفاع ٣٧٦ مترا وذلك بعد مسافة ٤٠ كيلومترا ، ثم يصــل الى سهل درعا المرتفع ٥٣٠ مترا عن سطح البحر ، فكل تلك التموجات من الصعود والهبوط قــد اقتضى قطعها مسافة ١٦١ كيلومترا ، ومن ثم تتضح مدى الصعوبة فى تنفيذ عملية البناء ، ولا سيما اذا علمنا أن وادى اليرموك الواقع فى الجهة الشرقية من نهر الشريعة كان شــديد الخطر وليس هنــاك من ممر سواه فى تلك البقاع [٣٦] ، مما استلزم بنــاء سلسلة من الأعمــال الهندسية تتزايد كلما تعمق الخط فى وادى اليرموك حيث تتوالى الجسور والانفاق وقنوات المياه وراء بعضها [٣٧] هذا فضلا عن المناطق الجبلية الوعرة التى استلزمت جهودا جبــارة من أجل تطويعها لعملية البناء •

---

(٣٦) محمد كرد على : المصدر السابق ، حـ٥ ص ١٧٥ .

(٣٧) تقرير أولر (Auler) باشا ، مصدر سبق ذكره .

ومن أجل سرعة الانجاز فى بنــاء ذلك الفرع قسم العمل فيــه الى قسمين وعهد بالقسم الأول الذى يبــدأ من جهة حيفا الى مهندسين أتراك برئاسة المهنــدس التركى مختار بك ، أما القسم الثــانى وهو الأكثر صعوبة والممتد من بحيرة طبرية الى درعا ، والذى عهد بالاشراف عليه الى الهر ميسنر فقد قسم الى ثلاث شعب وطرح للمناقصة وعهد بتنفيذه الى مقاولين ، ومن ثم قام العمل على قدم وساق فى القسمين فى وقت واحد ، وفى خلال خمسة عشر شهرا كان قد تم انجاز حوالى ٢٠٠ر١,٠٠٠ متر مكعب من الأعمــال الترابية ، و ٠٠٠ر٧٠ متر مكعب من أعمــال البنــاء بشكل طيب فى الشعب الثلاث بالقسم الثانى وذلك حسب تقــدير المستر لوازو فى تقريره [٣٨] بينما يذكر المهندس الألمانى كولشتين فى تقريره أن أعمال البنــاء التى تمت فى قطاع حيفا قــد بلغت حوالى ٦٥ ألف متر مكعب على مدى ثمانية عشر شهرا [٣٩] ، كما تم بنــاء جسرين حديدين طول كل منهما ٥٠ مترا وله قوس فى الوسط بعرض ٥٠ مترا ، وقوسين بعرض ٣٠ مترا بنيت كلها من الحديد ، وذلك لعبور وادى اليرموك ، هذا بالاضــافة الى عدة جسور حجرية ، وأربعة جسور بعوارض بأطوال ٣٠+٥٠+٣٠ ، وأقواس ١٢ مترا ، ويبلغ جملة عــدد الجسور على طول خط حيفا ١٤١ جسرا منها ٤٣ جسرا فيما بين الأردن ومزيريب ، وقــد أنفقت أموال كثيرة على أساسات هذه الجسور واقتضت الضرورة شراء مضختين لتفريغ الميــاه أثنــاء عملية البناء ، كما تم بنــــاء ثمانية أنفــاق طول كل منهــا ١١٠٠ متر (ألف ومائة متر) [٤٠] .

---

(٣٨) تقرير نائب القنصل البريطانى فى مرسين المستر لوازو ، مصدر سبق ذكره .

(٣٩) تقرير كولشتين ، مصدر سبق ذكره .

(٤٠) المصدر السابق ، تقرير اولر (Auler) باشا ، مصدر سبق ذكره

هذا وقد وجهت عناية خاصة للصرف فى وادى اليرموك ، ولذلك توجد فى قطاع الأردن وحده ٢٤٦ قناة صرف وبربخ ، وبينما فى قطاع حيفا حتى وادى اليرموك لا يوجد سوى ٥٦ بربخا ، وقد حداهم الى ذلك التجربة التى مرت فى شتاء ١٩٠٤/١٩٠٥ م خلال الفيضانات حيث اندفع تيار مائى بعمق أربعة أمتار خلال وادى اليرموك ، دمر كل الجسور المؤقتة بل واجتاح بعض المعدات ، ونتج عنه خسائر فادحة فى المبانى الجارى انشاؤها بحيث اضطر القائمون بالعمل الى اعادة بناء ماسبق تنفيذه قبل أربعة أسابيع .

والجدير بالذكر أن طريقة تنفيذ هذا الخط الفرعى هى نفسها التى اتبعت فى بناء الخط الرئيسى باستثناء واحد هو استخدام العوارض (الفلنكات) الحديدية فقط فى خط حيفا ، وقد كانت لوازم البناء من الحجارة والرمل متوفرة فى كل مكان ، أما بقية المواد وبخاصة حديد الجسور فكان لابد من استيرادها من الخارج ، وقد كان السبب فى التوسع فى استخدام الحديد فى الجسور على اليرموك (بالمقارنة بجسور الخط الرئيسى) يرجع الى أن جسور اليرموك بنيت على ارتفاع كبير فوق قاع الوادى ، وفى مثل هذه الحالة يكون الحديد هو الأفضل والأرخص ، بعكس ما لو بنيت من الحجارة ، فانها تستلزم أساسات باهظة التكاليف (٤١) .

وفى سنة ١٩٠٥ كان خط حيفا/درعا جاهزا للاستعمال ولا ينقصه سوى الكبارى الحديدية (الصلب) التى ستقام على اليرموك ، والتى تأخر تسليمها بعض الوقت نظرا لاستيرادها من الخارج وتأخر وصولها (٤٢) ، وقد أصبح الجزء الأول من الخط يعبر هضبة عسقلان

---

(٤١) تقرير أولر (Auler) باشا ، مصدر سبق ذكره .

(٤٢) تقرير نائب القنصل البريطانى فى مرسين المستر لوازو ، مصدر سبق ذكره .

وطوله ٦٠ كيلومترا ، والجزء الثانى يعبر وادى الشريعـــة حتى بحيرة طبرية وطوله ٣٠ كيلومترا ، والثـــالث يتبع وادى اليرموك لمسافة ٦٠ كيلومترا ، والرابع والأخير يخترق سنجق حوران (٤٣) .

أما عن ميناء حيفا ، فانه على الرغم من وجود رصـــيف يصـــلح لرسو السفن الصغيرة فانه نظرا للتيـــارات القوية الآتيـــة من الغرب وتراكم الرمال فان السفن الـــكبيرة كانت تضطر للرسو خارج الميناء، ومن ثم فقـــد كانت الضرورة تقتضى بناء رصـــيف كبير أكثر ملائمـــة لاستقبال الســـفن الـــكبيرة بطول ٦٩٠ مترا ، وبنـــاء حاجز للأمواج بطول ٥٠٠ متر بتكاليف تتراوح بين ٤ — ٥ مليون فرنك . وفى أول سبتمبر سنة ١٩٠٥ م تم افتتاح الخط الفرعى بين درعا / وحيفـــا ، وبذلك صار هناك لأول مرة اتصال حديدى تركى مع البحر المتوسط (٤٤)

تنفيذ القسم الثالث بين عمان ومعان :

فى الوقت الذى كان فيه العمل يجرى على قـــدم وساق فى خط حيفا / درعا الفرعى تم انجاز القسم الثالث من الخط الحجازى الواقع بين عمان ومعان ، ففى أول سبتمبر سنة ١٩٠٤ ذهب وفـــد برئاســـة طرخان باشا وزير الخارجية العثمانية للاحتفال بافتتاح الخط الحجازى بين دمشق ومعان ، الذى يبلغ طوله ٤٥٩ كيلومترا ، وكان هذا الوفد مؤلفا من كبار رجالات الدولة العثمانية (٤٥) .

مسيرة الخط :

يتجه الخط بعـــد خروجـــه من عمـــان نحو الجنوب صاعدا سهل الصحراء المائل فيمر من نفق طوله ١٤٠ مترا ، ويترك بجانبه كثيرا من

---

(٤٣) تقرير كولشتين ، مصدر سبق ذكره .

(٤٤) المصدر السابق ، تقرير أولر (Auler) باشا ، مصدر سبق ذكره

(٤٥) المصـــدر السابق .

الآثار القديمة منها المعبد اليونانى فى قصر السهل ، والمدينة القديمة فى لبن ، وكذلك الخزان الرومانى ، والقصر العربى فى الجيزة أو قلعــة الزيزاء ، وقبل أن يصل الخط الى قلعــة ضــبعة يميل نحو الشرق ، ويلتف بأطراف وادى الموجب ، وبعد ذلك يتجه نحو الجنوب ثانية فيمر من خان الزبيب ، وقلعة القطرانه ، وقلعة الحسا وجروف الدراويش (وفيها قصر رومانى بديع) ، كما يمر أيضا بقلعــة عنزة التى تقطن فيها أحيــانا قبيلة عنزة المؤلفة من ٧٠٠٠ نسمة ، وبعد قلعــة الحسا تبــدأ الأرض التى تنزل فيها قبيلة الحويطات ، ثم يصل الخط الى معان المرتفعة حوالى ١٠٧٤ مترا عن سطح البحر ، ومحطة معان تبعد عن المدينة حوالى كيلومترين ، حيث يوجد بها أبنيــة عديدة للســكة الحجازية (٤٦) .

تنفيذ البنــاء والانشاءات :

أما عن الانشاءات وأعمال البنــاء التى تمت على هذا القسم من الخط الحجازى فانه بعكس الوضع فى المنطقة الواقعة بين درعا وعمان حيث كانت الأرض مستوية ومن ثم كانت الأنفــاق والجســور قليلة نسبيا ، ولــكن بعد عمان حيث الانحدار يبلغ ٢٠ ملليمترا مما استلزم بنــاء عدة منعطفات كل منها مائة متر ، كما ردمت مسطحات حوالى ٣ كيلومترات ، وأقيمت العــديد من الجسور التى بلغ ارتفاعهــا فى أماكن كثيرة حوالى ٢٠ مترا ذات عشرة أقواس (قناطر) يفصل بين دعامتى كل قنطرة حــوالى ١٢ مترا ، وذلك من أجل الحصــول على المستوى المطلوب فوق أودية عرضــها يتراوح بين ٣٤٠ ، ٩٥١ ، ٦١٠ أمتار ، ولذلك فقد تطلب العمل فى هذا القطاع من الخط ثلاثة أمثــال التكاليف العادية كما استغرق ثلاثة أمثال الوقت اذا ماقورن بالعمل فى القطاعات الأخرى من الخط (٤٧) .

---

(٤٦) محمد كرد على : المصدر السابق، جـ٥ صص ١٧٦ — ١٧٧ .
(٤٧) تقرير كولشتين ، مصدر سبق ذكره .

وفيما يتصل بأعمال البناء والانشاءات الهندسية فى هذا القطاع، فانه يجـــدر بنـــا أن نشير الى حقيقتين ألمح اليهمـــا أولر (Auler) باشا فى تقريره وهما :

الأولى — وهى تجسم لنا ضخامة الأعمـــال الهندسية التى أقيمت على هذا الخط ، وبالتـــالى الجهود الفائقة والنفقات الهائلة التى بذلت — يذكر أولر باشا أنه فى القطـــاع بين دمشق والمـــدورة (التى تقع جنوبى معان بمسافة ١١٤ كيلومترا وتبعد عن دمشق ٥٧٢ كيلومترا) قـــد أقيم ٤٦٢ جسرا (كوبرى) و٢٧١ قنـــاة لسحب المـــاء ، و٧٩٩ بربخـــا ، أى أن اجمـــالى الأعمـــال الهنـــدسية قـــد بلغ ١٥٣٢ عملا هندسيا ، منها فقط جسر واحد من الحديد ، والأعمال الأخرى نفـــذت من الحجر ، أما البرابخ فهى اما أقواس حجرية ، أو مغطاة بالقضبان والأسمنت (الخرسانة) .

الثانية — أن الخط الحجازى الرئيسى من دمشق الى سركا (٢٠٨ كيلومترات) قـــد استخدم فى بنـــائه العوارض (الفلنكات) الخشبية التى كانت تثبت بها القضبان بعد وضع الأساس ، أما بعد سركا ، فقد استخدمت العوارض الحديدية ، حيث ثبت عـــدم ملائمـــة العوارض الخشبية للجو الحار ، الذى يسبب مع اشتداد حرارة الشمس انكماش الخشب وتفسخه فتتخلخل المسامير التى تربط القضـــبان بالعوارض ، وبذلك لاتثبت القضبان فى وضعها العمودى أو الرأسى ، مما ينتج عنه تغير مقاس (عرض) القضبان فتتذبذب العربات أثناء مرورها عليها، وعلى ذلك صارت العوارض الحديدية هى التى تستخدم فى بناء بقيـــة الخط [٤٨] .

---

(٤٨) تقرير اولر (Auler) باشا ، مصدر سبق ذكره .

الآثار التى ترتبت على وصول الخط الى معان :

وقــد ترتب على وصول الخط الحديدى الى تلك البقاع وما واكبه من سهولة الاتصــال ، ظهور ملامح الأمن والاستقرار فيهــا ، حيث بدأت الحيــاة الزراعية تظهر رويدا رويدا ، الأمر الذى ترتب عليــه أستقرار قسم كبير من البــدو ، واستيعابهم لبعض مظاهر الحضارة، كما أصبحت تلك المنــاطق فى قبضة الحكومة العثمانية بعد أن كانت تابعة لها بالاسم فقط ، ولا أدل على ذلك من أن أحد شيوخ البــدو ويدعى « محمد جهل » كتب الى بيير لوتى الكاتب الفرنسى المشهور سنة ١٨٩٤ م « باسم الله الذى هو الكل ولا باسم سلطان القسطنطينية الذى ليس بشىء .. » (٤٩) .

والجدير بالذكر أنه عقب وصــول الخط الى معــان فى سبتمبر ١٩٠٤ ، قررت ادارة الخط الحجازى بناء خط فرعى يتجه الى خليج العقبــة ، وينتهى عند مدينــة العقبــة الواقعة على رأس الخليج ، وعلى الرغم من أن الملحق العسكرى بالسفارة البريطانية فى الآستانة ينفى ذلك فى تقريره الذى أعــده ســنة ١٩٠٤ ، ورفعــه الى السفير البريطانى فى الآستانة فى ابريل من نفس السنة « ... ليس هنــاك اتجاه لمد فرع من معان الى العقبة ... » (٥٠) ، الا أن نائب القنصل البريطانى فى مرسين المستر لوازو يؤكد ذلك فى تقريره الذى رفعه الى السفارة البريطانيــة فى الآستانة سنة ١٩٠٦ ، حيث يذكر أنه فى

---

(٤٩) محمد كرد على : المصدر السابق ، حـ٥ ص ١٧٧ .

(٥٠) وثائق وزارة الهنــد : I. O. R. : L/P & S/10/12

رســالة من السفير البريطــانى فى الآســتانة الى وزير الخارجيــة البريطانية برقم ٢٥٢ بتــاريخ ٦ ابريل ١٩٠٤ ، مرفق بهــا رســالة من الملحق العسكرى البريطانى بالاستانة برقم ٢٨ بتاريخ ٤ ابريل ١٩٠٤ بشأن خط سكة حديد دمشق / مكة .

سنة ١٩٠٥ تم اقامة مبانى المحطة الخاصة بتلك التفريعة [٥١] ، وكما هو واضح لاتعارض بين التقريرين حيث أن الأول كان فى أبريل سنة ١٩٠٤ ، أى قبل وصول الخط الى معان بحوالى ستة أشهر وبالتالى لم تكن قد اتضحت نوايا ادارة الخط الحجازى بصورة عملية، أما التقرير الثانى فكان فى سنة ١٩٠٦ أى بعد الشروع فى التنفيذ .

أما عن الهدف من بناء تفريعة العقبة فترجعه المصادر العربية الاسلامية الى الرغبة فى تيسير المواصلات بين البحر الأحمر والديار المصرية من جهة ، وبين الخط الحجازى من جهة أخرى ، ومن ثم فان العدول عن بنائه — من وجهة نظر المصادر الاسلامية — يرجع الى أن القائمين على بناء الخط الحجازى « لم يرغبوا يومئذ فى صرف جهودهم فى غير الخط الأساسى لأن غايتهم كانت الوصول الى الأراضى المقدسة فى أقرب وقت » [٥٢] .

أما الوثائق البريطانية فترجع بناء خط العقبة الى هدف عسكرى ، كما ترجع توقف العمل فيه ، وعدم اتمامه الى أن السلطان عبد الحميد ، قد أدرك أنه لاجدوى من بناء هذا الخط الفرعى طالما أنه يفقد السيطرة على البحر الأحمر ، مما يجعل طريق العقبة

---

(٥١) تقرير نائب القنصل البريطانى فى مرسين المستر لوازو ، مصدر سبق ذكره .

(٥٢) محمد كرد على : المصدر السابق ، حـ٥ ص ١٧٧ .

الى جنوب الجزيرة العربيـــة غير مأمون حيث « يمكن اغلاقه فى وجه القوات التركية فى أية لحظة » (٥٣) .

وسوف نتناول — بمشيئة الله تعالى — خط العقبة الفرعى عنـــد حديثنا عن الخطوط الفرعية التى لم يتم بنـــاؤها والتى أفردنا لهـــا فصـــلا خاصا .

(٥٣) وثائق وزارة الهنـــد : I. O. R. : L/P & S/10/12

رسالة من اللورد كرومر المعتمد البريطانى فى مصر الىوزير الخارجية البريطانية برقم ٥٠ بتاريخ ٧ ابريل ١٩٠٦ .

الفصل الخامس

انشـــاء الخط

(٢) بناء الخط فى الأراضى الحجازية

ـ تنفيذ القسم الرابع بين معان وتبوك :

مسيرة الخط ـ أعمال البناء والتشييد فى هذا القطاع

ـ الاحتفال بوصول الخط الى تبوك

ـ مشاركة الصحف فى الاحتفـــال

ـ تنفيذ القسم الخامس من تبوك الى العلا الى المدينة المنورة

ـ الاحتفال بوصول الخط الى مدائن صالح والعلا

ـ قطاع العلا / المدينة المنورة ، أعمال البناء والتشييد

ـ الاحتفال بوصول الخط الحجازى الى المدينة المنورة

ـ تعيين المشير كاظم باشا واليا على الحجاز

تنفيــذ القسم الرابع بين معان وتبوك

مسيرة الخــط :

يتجــه الخط بعــد معــان نحو الجنــوب الشرقى فتلتف حوله الصحراء من جديد ، ويبتعد عن البحر الأحمر (خليج العقبة) ، ثم يصعد العقبــة الحجازية أو الشامية البالغ ارتفاعها حوالى ١١٥٠ مترا عن سطح البحر ، وهــذه النقطــة هى المفرق الطبيعى للميــاه التى تسيل الى البحر المتوسط والبحر الأحمر ، ثم يهبط الخــط نحو وادى بطن الغول المحفور فى الصخور الرملية ذات الألوان العديدة المختلفة، وهذه البقعــة من أجمل البقــاع الطبيعيــة ، ومن الطريف أن سكان تلك المنطقــة يضعون هــذه الرمال الملونة فى قــوارير ويبيعونهــا للحجاج تذكارا لمرورهم بهــذه البقــاع ، وبعد ذلك يصــل الخط الى محطة المدورة ، وعندها تنتهى حدود قبيلة الحويطات وتبدأ منازل قبائل بنى عطيــة ، وقد وصل الخط الى هــذه البلدة فى سنة ١٩٠٦م (١) ، وهى تبعد عن معان ١١٤ كيلومترا ، وفى ذلك التاريخ كان قسم من الخط أيضــا على وشك الانجاز بين المدورة وتبوك ، وهو على مسافة ١٢٠ كيلومترا ، وفى أول سبتمبر سنة ١٩٠٦ تم بنــاء القسم الرابع من الخط الحجازى الواقع بين معــان وتبوك والذى يبلغ طوله ٢٣٤ كيلومترا (٢) .

---

(١) هذا عند محمد كرد على ، أما الوثائق الانجليزية فتذكر أن الخط وصل عند المدورة فى نوفمبر ١٩٠٥ .

(٢) محمد كرد على ، المصدر السابق ، حـ ٥ صص ١٧٧ — ١٧٨ .

أعمال البناء والتشييد فى هذا القطاع :

أما عن أعمال البناء والتشييد والجهود التى بذلها العمال والمهندسون فى بناء الخط فى هذا القطاع ، فانه فى الفترة بين أول سبتمبر ١٩٠٤ وأول سبتمبر ١٩٠٥ استطاع العمال أن يقيموا حوالى ٣٠ ألف متر مكعب من المبانى ، و ٣٠٠ ألف متر مكعب من مبانى السدود والجسور ، وهذا يكفى لاظهار مدى النشاط الذى كان يسير به العمل فى الخط ، وفى ٦ نوفمبر ١٩٠٥ كان الخط قد وصل الى مسافة ٥٧٢ كيلومترا عند بلدة المدورة ، بينما كانت أعمال الحفر والردم والتمهيد تسير قدما الى الأمام ، بحيث وصلت الى الكيلو ٥٩٠ فى بداية ينساير ١٩٠٦ [٣] ، وفى ابريل ١٩٠٦ كانت القطارات تسير حتى بلدة المدورة . أما المسافة بين المدورة وتبوك (حوالى ١٢٠ كيلومترا) فقد تمت بها أعمال التسوية الأرضية ولم يبق الا مد القضبان ، كما جرت أعمال المساحة من تبوك حتى الأخضر (٧٠ كيلومتر) [٤] ، وقد وصل الخط الى تبوك عند الكيلو ٦٩٢ فى سبتمبر ١٩٠٦ ، وقد كان أمل القائمين بالتنفيذ أن يصل الخط الى مدائن صالح التى تبعد عن دمشق ٩٥٥ كيلومترا فى ذات التاريخ (سبتمبر ١٩٠٦) [٥] ، وذلك لأن الأرض فى المنطقة الأخيرة (تبوك / مدائن صالح) رغم أنها قاحلة ولكنها سهلة وليس فيها عقبات

---

(٣) تقرير كولشتين ، مصدر سبق ذكره .

(٤) وثائق وزارة الهند : I.O.R. : L/P & S/10/12

رسالة من السفير البريطانى فى الآستانة الى وزير الخارجية البريطانية برقم ٢٦٨ بتاريخ ٢١ ابريل ١٩٠٦ ، مرفق بها رسالة من القائم بأعمال القنصل البريطانى فى دمشق الى السفير البريطانى فى الآستانة برقم ١٠ بتاريخ ٤ ابريل ١٩٠٦ .

، رسالة كرومر المعتمد البريطانى فى مصر الى وزير الخارجية البريطانية برقم ٥٠ بتاريخ ٧ أبريل ١٩٠٦ ، مصدر سبق ذكره .

(٥) تقرير كولشتين ، مصدر سبق ذكره .

يصلح السير عليها ، وذلك على مسافة كيلومترات كثيرة » [٦] .

كان من الممكن أن تسير أعمـال مد الخط الحديدى بهذه السرعة التى قدرها المهنـدس الألمـانى كو لشتين فى تقريره ، ولـكن ما ان وصلت أعمـال مد الخط جنوبى معان الى وادى بطن الغول (التى تبعد عن دمشق مسافة ٥٣٤ كيلومترا) حتى وجد القائمون على بنـاء الخط عقبات فنيـة تستلزم جهـدا وزمنا كثيرين حيث يوجد هنـاك انحدار يصل الى ١٥٠ مترا يسمى بطن الغول وهـذا يتطلب ميلا قـدره ١٨ ملليمترا ، وانحناءات بلغت ١٠٠ متر ، وتسـوية منطقـة قـدرها ٨ كيلومترات ، وقـد جند لانجاز تلك الأعمال الأرضية (الترابية) ٤٠٠ جندى قاموا بحفر قاطع تبلغ مساحته حوالى ٨٠ ألف متر مكعب خلال خمسة أشهر ، الأمر الذى يعتبر — رغم طول المدة — انجازا رائعا [٧].

هذا بالاضافة الى أن القطاع من تبوك الى مدائن صالح وجدت به عقبات فنيـة استلزمت اقامة جسر حجرى به عشرون قنطرة يبلغ طوله ١٤٣ مترا [٨] ، هذا فضـلا عن أن الخط من معان الى العـلا (الواقعة جنوبى مدائن صـالح بمسافة ٢٥ كم) يعبر العـديد من الأودية كان لابد من اقامة عـدة جسور لاجتيازها ، وتتراوح هـذه الجسور بين ٣٠ — ٦٠ مترا فى الطول ، وكان ذلك يمكن أن يستغرق وقتا طويلا لاقامتها لولا أن قاع هـذه الأودية كان صخريا ، ومن ثم فقد أمكن استخدامه كأساس (دعامة) لاتؤثر فيهـا الفيضـانات أو السيول ، وتم بنـاء هـذه الجسور بجهود بسيطة وبفتحات قـدرها ٣ و ٤ مترات و ٥ و ٦ مترات [٩] .

---

(٦) محمد كرد على ، المصدر السابق ، حـ٥ ص ١٧٨ .
(٧) تقرير كولشتين ، مصدر سبق ذكره .
(٨) محمد كرد على ، المصدر السابق ، حـ٥ ص ١٧٨ .
(٩) تقرير كولشتين ، مصدر سبق ذكره .

الاحتفال بوصول الخط الى تبوك :

فى اليوم الثامن والعشرين من شهر أغسطس ١٩٠٦ وصلت دمشق — عن طريق بيروت — اللجنة السلطانية المؤلفة من الفريق رحمى باشا ، والميجور ناجى بك وغيرهما حيث استقبلوا بكل مظاهر الحفاوة والتكريم من الوالى وكل رجال الدولة الآخرين بالولاية الذين خرجوا فى قطار خاص لمقابلة اللجنة فى الرياق (على بعد ٧٥ كم من دمشق) ، وفى صباح اليوم التالى اصطحب اللجنة كل من كاظم باشا ناظر خط حديد الحجاز ومفتى دمشق وكبار الرسميين فى دمشق وبيروت حيث استقل الجميع قطار الحجاز الى تبوك ليقيموا هناك حفل الافتتاح لهذا الجزء من الخط [١٠] .

وقد تحرك القطار من دمشق وسط مظاهر التعظيم وعزف الموسيقى السلطانية التى استمرت طوال الطريق ، وقد احتشدت جماهير غفيرة أمام المحطات العديدة التى كانت مزينة بزينات فاخرة ، وكان طلبة المدارس والجماهير تهتف بحياة السلطان ، وعلى هذه الحالة وصل القطار المقل للجنة الى تبوك مساء الحادى والثلاثين من أغسطس ١٩٠٦ .

وفى الصباح الباكر (الأول من سبتمبر) كان الجميع يرتدون الأزياء الرسمية والنياشين ومعهم شيوخ القبائل المختلفة والأعيان والتجار وغيرهم ، فذهب الجميع الى المسجد حيث صلوا الصبح ودعوا لجلالة السلطان بالصحة ، ثم عاد الجميع الى الخيام المزينة

---

(١٠) وثائق وزارة الهند : I. O. R. : L/P & S/10/12
رسالة من السفير البريطانى فى الآستانة الى وزير الخارجية البريطانية برقم ٦٦٥ بتاريخ ٢٨ سبتمبر ١٩٠٦ ، مرفق بها رسالة من القنصل البريطانى فى دمشق الى السفير البريطانى فى الآستانة برقم ٢١ بتاريخ ٤ سبتمبر ١٩٠٦ .

والمعـدة لاقامة الاحتفـال ، حيث ألقيت بعض الخطب ، ونحـرت ذبائح عديدة ، ثم قرأ رحيم باشا المنـدوب الخاص للسلطان بصوت مرتفع برقيـة جلالة السلطان بهذه المنـاسبة ، ودعا الجميع لعظمـة السلطـان ، ثم عزفت الفرقـة الموسيقية المـارش الحميدى وانتهى الحفـل (١١) .

ويشير تقرير القنصل البريطانى فى دمشق الى أن اللجنة قامت فى أثنـاء الاحتفـال بتوزيع بعض الميداليـات على المهندسين ، كمـا قاموا بتسريح الجنود الذين عملوا بالخط والذين قـد أكملوا خدمتهم بالجيش ، وفى اليوم التـالى عاد أعضـاء اللجنـة ومرافقوهم الى درعا ومنهـا الى حيفـا حيث واصل أعضـاء اللجنة رحلتهم بحرا الى الآستانة .

والجدير بالذكر أن القاطرات والعربات والمعدات التى استخدمت لتشغيل حركة الخط الحجازى حتى سبتمبر ١٩٠٦ ، كانت تتكون من: ٢٥قاطرة و٤٠ عربة مغطاة ، و٢٥٠ رصيف سكةحديد ، و٥٠ عربة ركاب درجة ثالثة ، و١٠ عربات درجة أولى ، وعربتين ركاب دى لوكس ،هذا فضـلا عن العـديد من العربات والقاطرات التى تم طلبها من المصانع الألمانية والبلجيكية (١٢) .

مشاركة الصحف فى الاحتفال :

وقـد شاركت الصحف العثمانية فى الاحتفـال بهذه المنـاسبة فأشادت بهـذا العمل العظيم ، واستفاضت فى ذكر ماسوف يقـدمه

---

(١١) تقرير أولر (Auler) باشا ، ملخص مانشرته صحيفة اقدام فى عددها الصادر فى ٣ سبتمبر ١٩٠٦ تحت عنوان (تقرير اللجنة العليا لخط سكة حديد الحجاز الحميدى الى سعادة عزتباشا سكرتير ثانى القصر) .

(١٢) وثائق وزارة الهنـد : I. O. R. : L/P & S/10/12

رسـالة من السـفير البريطانى فى الاسـتانة الى وزير الخارجيـة البريطانية برقم ٦٦٥ بتاريخ ٢٨ سبتمبر ١٩٠٦ ، مصدر سبق ذكره .

خط حديد الحجاز — عند اتمامه — من خـدمات جليلة للعالم الاسلامى جـديرة بأن يفتخر بهـا كل مسلم فى شتى بقـاع الأرض ، فذكرت صحيفة اقدام فى عددها الصـادر فى أول سبتمبر ١٩٠٦ تحت عنوان: « الاحتفال بوصول الخط الى تبوك » .

« فى هذا اليوم المجيد يتم افتتاح ذلك الجزء من خط سكة حديد الحجاز الممتد من دمشق لمسافة ٦٩٢ كم ، وهـذه المسافة توافق مدينة تبوك . ان هـذا العمل غير العـادى الذى تم انجازه فى مثل هـذه الفترة القصيرة دليل ينطق بالنجاحات العديدة لجلالة السلطان . ومن المأمول أن يتم انجاز الجزء البـاقى من خـط الحجاز قريبـا حتى يستطيع الحجاج الوصـول الى الأماكن المقـدسة واقامة الشـعائر بسهولة ويسر » .

« ولا شك فى أن الأمة الاسـلامية جمعـاء تفخر بهـذا العمل العظيم والمقـدس الذى يتجمع فيـه المزايا الدينيـة وغير الدينية . ان هذا العمل الذى يزيد طوله عن ألفى كيلومتر سيحمل الرخاء للمناطق التى يمر بهـا خصوصا وأن خط الحجاز سيرتبط بخط بغداد بواسطة خطوط فرعية » (١٣) .

تنفيذ القسم الخامس من تبوك الى العلا الى المدينة المنورة :

فى الوقت الذى افتتح فيه الخط بين معان وتبوك (أول سبتمبر ١٩٠٦) كان القطاع بين تبوك ومدائن صـالح قـد أوشك على الانتهاء من بنـائه ، وقـد كان الأمل أن يتم افتتاحه فى ذلك التـاريخ لولا وجود بعض العقبـات الفنيـة التى اسـتلزمت بنـاء العـديد من الجسور الضخمة التى استغرقت زمنا ومالا كثيرين ، فأرجىء افتتـاح ذلك القطاع الى حين اتمامه — كما سبق أن أشرنا — وأثناء ذلك كانت

---

(١٣) تقرير أولر (Auler) باشا ، مصدر سبق ذكره .

أعمال المساحة والتمهيد والردم (الأعمال الترابية) تسير على قدم وساق فى بقية ذلك القسم الى المدينة المنورة ، وفى أول سبتمبر ١٩٠٧ كان قد تم تمديد الخط الى مدينة العلا [١٤] جنوبى مدائن صالح بمسافة ٢٥ كم وتبعد عن دمشق ٩٨٠ كم ، كما حددت المحطات والمبانى اللازمة لتشغيل الخط بين تبوك والعلا والتى بلغت أربع عشرة محطة ، ومن ثم فقد أقيم احتفال لافتتاح هذا القطاع فى أول سبتمبر ١٩٠٧ بمناسبة عيد الجلوس السلطانى .

الاحتفال بوصول الخط الى مدائن صالح والعلا :

فى الثانى والعشرين من أغسطس ١٩٠٧ وصلت الى دمشق اللجنة السلطانية المكلفة بحضور حفل افتتاح قطاع تبوك/العلا ، وقد توقف أعضاء اللجنة فى دمشق لمدة خمسة أيام ، وفى السابع والعشرين استقلت اللجنة وكبار الرسميين والأعيان فى دمشق قطارين الى مدائن صالح ومنها الى العلا ، وكانت اللجنة تتكون من : الفريق أولر باشا[١٥] والفريق جيفاد باشا، واسماعيل خاكى بك، بالاضافة الى على نور بك ، واثنين من أبناء فخامة سفير تركيا للشئون الخارجية، وقد كانا فى صحبة المشير كاظم باشا ناظر الانشاءات (مدير عام الخط) ، وعلى رزا باشا ناظر المرور ، وعبد الرحمن باشا محافظ الحج ، وحوالى ١٠٠ آخرين من ذوى المقامات الرفيعة ورجالات الدولة .

وفى يوم أول سبتمبر ١٩٠٧ (ذكرى اعتلاء السلطان العرش)

---

(١٤) هى مدينة صغيرة يقطنها قوم من الزراع يقدر عددهم من ثلاثة الى اربعة آلاف نسمة وهى تقع فى واحة جميلة .
، محمد كرد على ، المصدر السابق ، حـ٥ ص ١٧٨ .

(١٥) الفريق اولر باشا : هو صاحب التقرير الضافى عن انشاء سكة حديد الحجاز ، الذى استفدت منه الكثير اثناء تناولى لعملية بناء الخط ، كما هو واضح من الهوامش .

تم الاحتفـــال بوصـــول الخط الى العلا على نسق الاحتفالات السابقة من الصـــلاة والدعاء للسلطان ونحر الذبائح والقـــاء الخطب ، وفى اليوم التالى عاد أعضاء اللجنة ومرافقوهم بواسطة القطار الحجازى الى حيفا حيث أكملت اللجنة سفرها الى الآستانة بحرا (١٦) .

قطاع العلا / المدينة المنورة :

يسير الخط فى هـــذا القطاع بين العـــلا والمـــدينة المنورة على طريق القوافل حيث الميـــاه متوفرة على طول الطريق ، ويمر الخط فى سهل وادى العلا ، وهو يرتفع ٧٩٠ مترا عن ســـطح البحر وذلك بين الزمرد والبئر الجديدة ؛ ثم يهبط الى بلدة الهدية المرتفعـــة ٣٤٥ مترا عن سطح البحر وهى التى كان يؤمها سابقا حجاج أفريقيـــا من مرفأ الوجه على شـــاطىء البحر الأحمر ، وبعد الهـــدية يصعد الخط الى اصطبل عنتر وبئر عثمان ومنها الى المـــدينة المنورة التى ترتفع ٧٠٠ متر عن سطح البحر ، وتبعد ١٣٠٢ كيلومترا عن دمشق (١٧) كما تبعد عن حيفا ١٣٣٣ كيلومترا كانت تقطعها القطارات فى أربعة أيام (١٨) .

أعمـــال البنـــاء والتشييد :

أما عن أعمـــال البنـــاء والتشييد فى هذا القطاع ، فيبـــدو أن اقتراب وصـــول الخط الى تلك المـــدينة المقدسة مثوى ســـيد الخلق

---

(١٦) وثائق وزارة الهنـــد : I. O. R. : L/P & S/10/12

رســـالة من الســـفير البريطانى فى الآستانة الى وزير الخارجيـــة البريطانية برقم ٦١٩ بتـــاريخ ٢٥ سبتمبر ١٩٠٧ ، مرفق بها رسالة القنصل البريطـــانى فى دمشق الى الســـفير البريطانى فى الآســـتانة (بدون رقم وبدون تاريخ) .

(١٧) محمد كرد على — المصـــدر السابق ، حـ٥ ص ١٧٨ .

(١٨) يوسف عبد الرزاق — معالم دار الهجرة ، المـــكتبة العلميـــة بالمدينة المنورة ، ط ٢ ، ١٤٠١هـ / ١٩٨١ م ص ٣٠١ .

ﷺ ، قــد بعثت فى نفوس العــاملين فى الخط همــة ونشاطا وروحا جديدة باعثها تلك العواطف الدينيــة الجياشة التى تفيض بها نفوسهم لقرب وصولهم الى المــدينة المنورة على صاحبها أفضل الصلاة وأعظم التسليم ، ومن ثم فقد اشتعل الحمــاس فى نفوس هؤلاء العــاملين فأنجزوا ذلك القطاع فى زمن قيــاسى اذا ماقورن بالقطاعات الأخرى، وذلك ماحدا بالمشير كاظم باشــا مدير عام الخط بأن يصرح فى سبتمبر ١٩٠٧ « بأن الطريق بين المــدينة المنورة والعلا قــد يمكن مد السكة الحــديدية عليه بمعــدل ٤ كيلومترات يوميا » ، فحتى ذلك التاريخ (سبتمبر ١٩٠٧) لم يكن قد أنجز من هذا القطاع سوى ٤٠ كيلومترا بعد العلا استكملت بها الأعمال الأرضية، و٤٤ كم أخرى جوزت للعمل بالخطط والمسودات، ومن الطرف الآخر من جهة المدينة المنورة تمت الأعمال الأرضــية لمسافة أربعة كيلومترات وحوالى ٤٦ كم أخرى قــد مهدت، ولقــد دفع ذلك الحمــاس المسئولين عن التنفيــذ الى تقسيم العمل فى هــذا القطاع الى منطقتين : الأولى عنــد العــلا وما وراءها فى اتجاه المــدينة المنورة ، والثانية عند المدينة المنورة فى اتجاه العــلا ، وحشدوا فى المنطقــة الأولى ٥٠٠٠ جندى من العــاملين بالخط ، وفى الثانية ثلاث كتائب أخرى والجميع كانوا فى حالة صحية جيدة ويعملون بنشاط وحمــاس ، ولم يعكر صفو هــذا النشــاط سوى قيام بعض قبــائل البــدو بالقرب من المــدينة المنورة بالاشــتباك مع الجنــود العــاملين بالخط ، وتحطيم بعض أجزاء منه ، غير أن الهيئات المشرفة على ادارة العمــل بالخــط قامت بشراء ســكوتهم فأغــدقت عليهم الأموال (١٩) .

(١٩) وثائق وزارة الهنــد : I. O. R. : L/P & S/10/12
رســالة من الســفير البريطانى فى الآســتانة الى وزير الخارجيــة البريطانية برقم ٦١٩ بتايخ ٢٥ سبتمبر ١٩٠٧ ، مصدر سبق ذكره .
، رســالة من السفير البريطــانى فى الآستانة الى وزير الخارجية البريطانيــة برقم ٢٦٢ بتــاريخ أول مايو ١٩٠٧ ، مرفق بها رســالة من القنصــل البريطــانى فى دمشق الى السفير فى الآســتانة (بدون رقــم وبدون تاريخ) .

وفى السادس من أكتوبر ١٩٠٧ أقيم احتفــال كبير بوضع حجر الأساس للمحطة الرئيسية بالمــدينة المنورة بينما كان العمل فى بنـــاء الخط قائما على قــدم وساق فى منطقـــة المــدينة حيث امتد شمالا حوالى ١٢٠ كيلومترا ، وبات متوقعا لدى المسئولين أن يكتمل وصــول الخط الى المــدينة المنورة مع مطلع خريف عام ١٩٠٨ [٢٠] ، وقد كان، فقــد انتهى العمل فى بنـــاء الخــط الحجازى عنــدها فى أغسطس ١٩٠٨ ، ووصــل أول قطـــار الى المــدينة المنـــورة فى ٢٢ من نفس الشــهر ، غير أن الاحتفـــال بافتتـــاح الخط أرجىء الى ٢٥ شـــعبان ١٣٢٦هـ / أول سبتمبر ١٩٠٨ الموافق لعيد الجلوس السلطانى [٢١] .

الاحتفال بوصول الخط الحجازى الى المدينة المنورة :

فى هــذا اليوم الأغر الميمون أقيم حفل مهيب حضرته اللجنـــة السلطانية وكبار رجالات الدولة فى الشام والحجاز ، بالاضـــافة الى المشير كاظم باشا مدير عام الخط ، ومختار بك رئيس المهندسين وعدد كبير من الأعيان والشيوخ ، كما دعى لهذا الاحتفـــال ممثلو الصـــحف الأجنبيـــة ، وكثير من الأجانب مما لم يسبق له نظير فى الاحتفالات السابقة ، هــذا فضـــلا عن الجموع الغفيرة من الأهالى التى حضرت هــذا الاحتفـــال ابتهاجا بهــذا العمل الاسلامى الجليل ، وقــد جرى فى هــذا اليوم احتفـــال عظيم لم تشهده المدينة المنورة من قبـــل ،

---

(٢٠) وثائق وزارة الهنـــد : I. O. R. : L/P & S/10/12

رســـالة من الســـفير البريطـــانى فى الآســـتانة الى وزير الخارجية البريطانية برقم ٧٦ بتـــاريخ ١٨ فبراير ١٩٠٨ ، مرفق بهـــا رســـالة من القنصل البريطـــانى فى جـــده الى السفير فى الآستانة برقم ٣ وبتـــاريخ ٣ فبراير ١٩٠٨ .

(٢١) البتنونى — المصدر السابق ، ص ٢٤٥ .

، على حافظ — فصـــول من تاريخ المدينة المنورة ، طبع ونشر شركة المدينة المنورة للطباعة والنشر ، جده (بدون تاريخ) ص ٣٥ .

وذلك ابتهـــاجا بوصـــول الخـــط الحجـــازى اليهـــا ، كمـــا تم فى ذلك اليوم افتتـــاح محطة المـــدينة المنورة التى شـــيدت خارج أبواب المـــدينة ، وقـــد أنيرت المحطـــة بمصـــابيح الـــكهرباء ، حيث دخلت الـــكهرباء لأول مرة المدينة المنورة مع افتتاح الخط الحجازى ، فقـــد بنت الحكومة العثمانية محطة كهرباء فى شمال المسجد النبوى الشريف مع وصـــول الخط الحديدى الى المدينة ، واستوردت ماكينـــة ضـــخمة أضـــاءت بهـــا المسجد النبوى ، وكان سرور أهل المدينة عظيما جـــدا بمناسبة اتمام هذا المشروع الاســـلامى ، حتى أنهم من شدة فرحهم حملوا على أكتافهم المشير كاظم باشا مع رئيس المهندسين مختار بك ، وقـــد طلب أهالى المـــدينة اعادة هـــذه الأفراح والأعياد بمناســـبة وضع أول حجر لبنـــاء جامع الحميـــدية (جامع العنبرية الآن) الذى يطل على ميدان المحطة ، وتلبية لتلك الرغبة فقد أعيد الاحتفال بحضور ثلاثين ألف شخص حيث أقيمت الزينات وعم الابتهاج الجميع وعاش الأهالى يوما مليئا بالسرور ظل محفورا فى أفئدتهم سنين طويلة [٢٢].

وفيما يتعلق بتـــاريخ بنـــاء جامع الحميدية (العنبرية) فاننـــا نود أن نناقش هـــذه المعلومة على ضـــوء ماكتبه الباحثون حولها ، فبينما يذكر محمد كرد على : أن جامع الحميدية قـــد احتفل بوضـــع أول حجر لبنـــائه بعد الاحتفـــال بافتتـــاح الخط الحجازى فى المدينة المنورة (سبتبر ١٩٠٨) ، فاننـــا نجد أن ابراهيم رفعت باشـــا أمير الحج المصرى فى الموسم السابق على افتتاح الخط الحجازى يقول :

---

(٢٢) انظر : البتنونى — المصدر السابق صص ٢٤٥ — ٢٤٦ .

، د. عمر الفاروق السيد رجب — المدينة المنورة : اقتصاديات المكان — السكان — المورفولوجية ، ط١ دار الشروق للنشر والتوزيع والطبـــاعة جده ١٣٩٩هـ / ١٩٧٩م ص ١٨٨ .

، محمد كرد على — المصدر السابق ، حـ٥ ص ١٧٨ ، على حافظ — المرجع السابق ، ص ٣٥ .

، وجيه الخيمى — المرجع السابق ، ص ١٢٩ .

« وحين كنا بالمدينة (المحرم ١٣٢٦هـ / فبراير ١٩٠٨ م) كان العمل جادا فى اتمام بنـــاء محطة السكة الحديدية والجامع الذى شرعوا فى بنـــائه بجوارها (يقصـــد جامع الحميدية) ، وقـــد أرسل الى خليل أفندى القازانى مدير الـــكهرباء بالمـــدينة صورة المحطة والجامع بعد اتمامها ، وصورتين للاحتفال بفتح السكة الحديدية » (٢٣) .

وأيضا فاننـــا نجد أن وجيه الخيمى فى مقاله بمجلة الفيصل عن الخط الحجازى يذكر (وهو ينقل عن محمد كرد على) أنه « عنـــدما وضع حجر الأساس لبنـــاء الجامع الحميدى قرب المحطة جرى احتفال آخر عظيم دعى اليه ممثلون عن الصحف الأجنبيـــة كمـــا حضره نحو ثلاثين ألف شخص ، ويبدو أن السرعة فى اقامة الحفل جعلت المهندس يخطىء فى حساب اتجاه القبلة فجاء المحراب منحرفا قليلا ، ولعـــل الجدار أصلح الآن » (٢٤) .

ويبـــدو لنـــا أن ماذكره وجيه الخيمى من أن السرعة فى اقامة الحفل جعلت المهنـــدس يخطىء فى حساب اتجـــاه القبـــلة — قـــد جانبه الصواب فى الاستنتاج ، لأن اقامة الحفل كانت عند وضع حجر الأساس — كما ذكر — فلم تكن هناك ضرورة ملحة لتحديد اتجاه القبلة حينذاك ، اللهم الا اذا كان هذا الحفل حفل افتتـــاح ، وعلى ذلك يكون الاستنتاج الصحيح والصواب أن جامع الحميدية كان يبنى قبل اقامة الحفل ، ومن أجل السرعة لاتمام بنـــائه قبل موعد الاحتفـــال أخطأ المهنـــدس فى تحديد اتجاه القبلة ، وهـــذا مايتسق مع المنطق الطبيعى للأحداث ، الأمر الذى يجعلنا نميل الى ماذكره ابراهيم رفعت باشـــا من أن المحطة والجامع كانا يبنيـــان فى وقت واحـــد قبـــل الحفل ، ويؤيد ذلك أن ابراهيم رفعت باشا شاهـــد عيان لهـــذه الأحداث بعكس

---

(٢٣) مرآة الحرمين (مصدر سبق ذكره) ، حـ٢ ، ص ٢٠٩ .

(٢٤) وجيه الخيمى — المرجع السابق ص ١٢٩ .

محمـــد كرد على ووجيـــه الخيمى ، أما عن الحفـــل الثـــانى فقد كان بمناسبة الانقلاب السياسى الأول (١٩٠٨) فى الآستانة كما ذكر محمد كرد على نفسه فى معرض حديثه عن الحفل (٣٥) .

بقيت حقيقة حول بنـــاء المحطة الرئيسية لسكة حـــديد الحجاز بالمـــدينة المنورة ، أود التنويه اليها وهى استنتاجية بحته ، حيث يبدو أن تلك المحطة عندما افتتح الخط والمحطة لم يكن قـــد اكتمل بناؤها كما هى عليه الآن بل كانت من طابق واحد فقط كما يظهر من الصورة التى أرسلها خليل القازانى مدير الـــكهرباء بالمدينة المنورة الى ابراهيم رفعت باشا عقب الاحتفال بالافتتاح ، والتى نشرها ابراهيم رفعت فى كتابه مرآة الحرمين ثم بعد ذلك بنى الطابق الثانى كما عليه الآن .

تعيين المشير كاظم باشا واليا على الحجاز :

ويجدر بنـــا أن نشير هنـــا الى أن السلطان عبد الحميد الثـــانى — تقديرا منه للجهود التى بذلها المشير كاظم باشا المدير العام لسكة حديد الحجاز ، والمشرف على بنائها — قـــد أصدر فرمانا بتولية المشير كاظم باشا واليـــا على ولاية الحجاز مع منحه وسام الافتخار المرصع، والوسامين العثمانى والمجيدى المرصعين ، واتماما للفائدة نورد فيمايلى نص هذا الفرمان مترجما الى اللغـــة العربية : « الدســـتور المـــكرم والمشير الفخم نظام العـــالم مدبر أمور الجمهور بالفكر الثاقب ، متمم مهام الأنام بالرأى الصـــائب ، ممهد بنيـــان الدولة والاقبال ، مشيد أركان الســـعادة والاجلال ، المحفوف بصـــنوف عواطف الملك الأعلى « ياورنا » الأكرم ، أحد مشيرى سلطنتنا السنية المعظم، سمير الدولة، ناظر انشـــاء الســـكة الحـــديدية الحجازية ، الذى أسندت أليه ولاية الحجاز ، ورياسة فرقتها ، الحائز لوسام الافتخار المرصع والوسامين العثمانى والمجيدى المرصعين « كاظم باشا » أدام الله تعالى اجلاله ».

---

(٣٥) المصدر السابق ، حـ٥ ص ١٧٨ .

« عند وصول التوقيع الشاهانى الرفيع الشأن يكون معلوما أن أخص آمالنـــا الملــكية ، وأغراضنا الشاهانية ، حسن انضباط الولاية الحجازية ، والخدمة فى ادارتهـــا ، والمحـــافظة على حقوق الأهالى ، والمساواة بينهم ، وادامة الأمن والراحة لهم ، وبما أنك أيها المشير ذو دراية وخبرة ، وبصير بشئون الحجاز ، وعرفنا صـــدقك فى خدماتك السابقة ، وجهت أحاسن توجهاتى وغاية مكارمى الملكية ، وفوضت الى عهدة حصافتك ولاية الحجاز ورياسة فرقتـــه فى اليوم الثانى منشهر شـــعبان المعظم لسنة ألف وثلاثمائة وستة وعشرين بموجب ارادتنـــا السنية الصادرة من ذاتنا الملــكية ، وبمقتضى ذلك أصـــدرنا ومنحناك من ديواننـــا الهمايونى فرماننـــا هذا المتضمن لتلك المأمورية ، فيلزمك جلبا لرضانا ، وتحقيقا لقصـــدنا الشـــاهانى ، أن تبذل مزيد العنـــاية والاقـــدام باســـتكمال تأمين حقـــوق الأهـــالى ، ومجـــاورى الحرمين الشريفين ، خصوصا كل ماتحصل به راحة الحجاج الى بلد الله الحرام، وزوار مدينـــة نبيه عليه الصـــلاة والســـلام من التـــدابير الحسنة ، وتصرف فى ذلك كل الجهد لاستجلاب الدعوات الخيرية لذاتنا الشاهانية من كافة النـــاس ، وذلك بتمسكك بالشريعـــة المحمدية الغراء ، وابـــذل وسعك فى تحســـين الأحوال المـــالية والخزينـــة النبوية ، وحافظ على جباية الأعشار و « الويركو » الذى كلفت به القبائل المختلفة ، وعونك فى هـــذا مأموروهم الموظفون ، وان ذاتنـــا الشاهانية لتنتظر حميتك وجدك فى تسيير الأمور ، وتحقيق المصـــالح العـــامة ، وعرض الأشياء اللازمة على استانتنا العلية » .

تحريرا فى رابع ذى القعدة الشريفة سنة ١٣٢٦هـ (٣٦) .

والجدير بالذكر أن هـــذا الفرمان يعتبر نموذجا لـــكل الفرمانات الصادرة بولاية الحجاز .

---

(٣٦) ابراهيم رفعت باشا — المصـــدر الســـابق ، حـ٢ صص ٢٠٩ — ٢١٠ .

الفصل السادس

القطاعات التى لم يتم بناؤها من الخط الحجازى

أولا ــ قطاع المدينة المنورة / مكة المكرمة

ثانيا ــ قطاع جده / مكة المكرمة

ثالثا ــ قطاع معان / العقبة وأزمة طابا

أولا — قطاع المدينة المنورة / مكة المكرمة :

لم تكن المدينة المنورة هى المحطة النهائية للخط الحجازى بل كانت النية متجهة الى الوصول بالخط الى مكة المكرمة بل والى اليمن [1] مع بناء خط فرعى بين مكة ومينائها جده على البحر الأحمر، ولكن بعد وصول الخط الى المدينة المنورة (سبتمبر ١٩٠٨) ، وفى ٢٧ أبريل ١٩٠٩ حدث الانقلاب على السلطان عبد الحميد ، وتم خلعه عن عرش السلطنة ، وتولى الاتحاديون السلطة ، وقد نتج عن ابتعاد مؤسس هذا العمل الكبير عن السلطة ، أن نضب نهر الاعانات التى كانت تتدفق من شتى الأقطار الاسلامية وقل ورودها بشكل ملحوظ ، فكان ذلك أحد العوامل الرئيسية التى حالت دون تحقيق هذه الأمنية، وتوقف العمل فى هذا المشروع العظيم [2] .

أما عن قطاع المدينة المنورة / مكة المكرمة فالجدير بالذكر أنه قبل خلع السلطان عبد الحميد بل وقبل وصول الخط الى المدينة المنورة بوقت طويل ، كانت الدراسات التمهيدية وأعمال المسح لتمديد الخط الى مكة المكرمة قائمة بجدية ونشاط ، وسط صعوبات بالغة تمثلت فى هجوم العربان وتعرضهم لمجموعات المهندسين المنوط بهم هذا العمل .

وقد برزت عدة أفكار واتجاهات حول البدء فى بناء هذا القطاع — نظرا لأهميته وحيويته بالنسبة لحجاج بيت الله الحرام — وذلك قبل الوصول بالخط الى المدينة المنورة بوقت طويل ، وقد مرت هذه الأفكار بمراحل عدة :

---

(١) على حافظ — المرجع السابق ص ٣٤ .
(٢) محمد كرد على — المصدر السابق ، حـ٥ ص ١٧٩ .

الأولى — ففى فبراير سنة ١٩٠٢ م عندما حضر شريف مكة الى جده بناء على أوامر الآستانة للاجتماع بشيوخ القبائل الضاربة على الطريق الى المدينة من أجل التفاهم معهم حول السماح بمرور خط التلغراف عبر بلادهم ، وكان ذلك بحضور والى الحجاز — فى أثناء ذلك أبدى شريف مكة رغبته فى أن يبدأ العمل فى سكة حديد الحجاز من جده الى مكة المكرمة ومنها الى المدينة المنورة دون انتظار لوصول الخط الى المدينة ، وكان متحمسا لفكرته هذه التى رفعها الى السلطان عبدالحميد موضحا أوجه الفائدة التى تعود من وراء تنفيذها ، بأن ذلك سوف يساعد على تدفق حركة مرور الحجاج وانعاش التجارة بين جده ومكة المكرمة مما يوفر عائدا اقتصاديا وفيرا يمكن استخدامه فى تمدية الخط من مكة المكرمة الى المدينة المنورة ، لاسيما وأنه فى حالة الانتظار حتى يتم بناء الخط من جهة دمشق ، فانه سوف تكون هناك صعوبات كبيرة تحول دون وصوله الى مكة ، وفى مقدمتها الصعوبات المالية ، هذا من ناحية ، ومن ناحية أخرى فان بناء الخط من جده سوف يشاهده عدد كبير من الحجاج الذين يأتون بانتظام كل عام لأداء الفريضة ، وسوف يدركون عن كثب فائدته ، الأمر الذى يستثير فى نفوسهم العاطفة الدينية نحو هذا المشروع فيسارعون الى التبرع للخط من تلقاء أنفسهم ، هذا فضلا عن أن هؤلاء الحجيج — بعد عودتهم الى بلادهم — سوف يقنعون أهليهم وذويهم بالتبرع للمشروع مما يزيد فى حجم التبرعات أكثر وأسرع مما هى عليه الآن ، وقد طلب شريف مكة الى جلالة السلطان أن يأمر ببدء العمل فى بناء الخط من جده ، وفى حالة تعذر ذلك ماليا ، فقد أبدى الشريف استعداده لتحمل النفقات على حسابه الخاص •

وأما عن مشكلة المياه بالنسبة لمدينة جده ، فقد صرح شريف مكة للقنصل البريطانى فى جده ، وللقناصل الأجانب الآخرين ، مؤكدا بأنه سوف يحضر المياه الى مدينة جده من ينبوع كبير يقع على بعد

٢٥ ميلا منها ، وأنه فى خلال السنوات الست الأخيرة كان يقوم بعملية تنظيف وتوسيع ذلك الينبوع ، وأنه قد طلب من الآستانة تزويده بمواسير معدنية لربط الينبوع بمدينة جده ، وفى حالة اتمام ذلك ، سوف يصبح الماء وفيرا فى كل الأوقات بحيث يفى حاجة المدينة ويقيها من أخطار نقص المياه (٣) .

ولكن هذا العرض الذى عرضه شريف مكة لم يحظ بموافقة السلطان ، ولم يلق تأييدا من المشرفين على بناء الخط الحجازى ، ويرجع ذلك — فيما يبدو — الى أن ذلك العرض كان فى أوائل سنة ١٩٠٢ ، فى وقت كان بناء الخط لايزال فى بدايته ، وكانت الصعوبات لازالت ماثلة أمام أعين السلطان والمشرفين على تنفيذ بناء الخط ، فكان لابد من تكثيف الجهود للتقدم ببناء الخط الرئيسى فى المناطق التى تمت دراستها ومسحها واقامة الأعمال التمهيدية بها بدلا من بعثرة الجهود فى مناطق بعيدة يصعب الاشراف عليها من قبل كبار المهندسين ، هذا فضلا عن حاجتها الى الدراسات التمهيدية والفنية التى تحتاج الى جهود كبار المهندسين فى وقت كان العمل فى الخط لايزال بطيئا ويحتاج الى جهودهم وخبرتهم .

الثانية — فى أوائل سنة ١٩٠٤ — ونظرا للصعوبات التى كانت تثيرها القبائل العربية فى المنطقة بين المدينة المنورة ومكة المكرمة — ظهرت من جديد فكرة بناء ذلك القطاع من الخط الحجازى ، وانشطرت تلك الفكرة الى اتجاهين : أولهما — بناء خط يمتد من

---

(٣) وثائق وزارة الهند : I. O. R. : L/P & S/10/12

رسالة من السفير البريطانى فى الآستانة الى وزير الخارجية البريطانية برقم ٤١ بتاريخ ٣ فبراير ١٩٠٢ ، مرفق بها رسالة من نائب القنصل البريطانى فى جده الى السفير فى الآستانة برقم ٣ بتاريخ ٩ يناير ١٩٠٢ .

المدينة المنورة رأسا الى مكة المكرمة رغم الصعوبات الهندسية التى تعترضه • وثانيهما — زحزحة الخط الى الغرب بحيث يلامس ساحل البحر الأحمر عند مدينة رابغ ، ومنها يتجه الى مكة رأسا • كما ظهرت فى الأفق فكرة بناء الخط الفرعى من جدة الى مكة مرة أخرى [٤] ، ولكن هذه الأفكار ظلت حبيسة ولم تبرز الى حيز الواقع والتنفيذ فى تلك الفترة •

الثالثة — فى سنة ١٩٠٦ وكان الخط قد وصل الى المدورة بعد مواجهة الصعوبات الهندسية والتغلب عليها ، فقام أحمد مختار بك رئيس المهندسين بفحص المسافة الباقية من الخط بين المدورة ومكة المكرمة متتبعا الطريق الذى تسلكه قوافل الحج ، وقدم تقريرا ضافيا ضمنه نتيجة دراساته التى تتلخص فى أن خط السكة الحديد لن يصادف الا صعوبات هندسية قليلة بين المدورة ومكة المكرمة ، ولن يحتاج مده الى أعمال باهظة التكاليف، مثل الأنفاق والجسور الكبيرة ، ولذلك فانه يمكن بناء ماتبقى من الخط بتكلفة ٢٤٠٠ جنيه تركى لكل كيلومتر أو ربما أقل ، ولكن التكاليف قد ترتفع للأسباب الآتية :

١ — ان الطريق يمر بأرض شديدة الجفاف لايوجد فيها الماء الا بكميات ضئيلة ، وعلى مسافات بعيدة ، ولذلك فان عملية جلب الماء الى مواقع العمل ستكون مرهقة ومكلفة ، ولابد من تدبير الماء سلفا ، والا توقفت الأعمال فى الخط •

٢ — فى المنطقة بين المدورة والمدينة المنورة لا توجد قرى ، والبدو فى هذه المنطقة غير معتادين على العمل ، ومن الصعب الحصول

---

(٤) وثائق وزارة الهند : I. O. R. : L/P & S/10/12

رسالة من السفير البريطانى فى الآستانة الى وزير الخارجية البريطانية رقم ٢٥٢ بتاريخ ٦ ابريل ١٩٠٤ ، مصدر سبق ذكره .

على معونتهم ، ولذلك لابد من جلب العمال من مناطق أخرى ، وهؤلاء يطلبون أجورا مرتفعة عن أولئك الذين يعملون بالقرب من قراهم •

٣ — كلما تعمق الخط فى الصحراء كلما زادت تكلفة الـكيلومتر بسبب نقل المواد اللازمة لبنـــاء الخط لمسافات بعيدة ، وازدياد الحاجة الى مزيد من القاطرات والعربات والفحم ، كما أنه لابد من زيادة عدد العاملين على الخط بزيادة طوله .

٤ — الحاجة الى عدد أكبر من القوات العسكرية لحمـــاية العمال على الخط ، وحراسة مواد البناء وهذا يزيد من التكاليف •

وقد قدم مختار بك الاقتراحات العملية الـكفيلة بالتغلب على تلك الصعاب ، فبالنسبة للصعوبتين الثانية والرابعة الخاصتين بمشكلة العمال ومشكلة حراسة الخط ومواد البنـــاء اقترح استخدام القوات العسكرية العثمانية فى عملية البنـــاء ، كما أنهم يقومون فى الوقت نفسه بأعمال الحراسة ، أما المشكلتان الأولى والثالثة الخاصتان بجلب المـــاء ونقل مواد البنـــاء فستظلان باقيتين وستزيدان من تكاليف البناء نسبيا كلما اقترب الخط من مكة المـكرمة ، ولتقليل أثر هاتين المشـــكلتين أقترح مختار بك أن يبـــدأ العمل فى بنـــاء الخط من نقطة أخرى هى جده ، على أن يتم انجاز قطاع جده/مكة أولا ، ثم متابعة العمل مرورا بالمدينة المنورة صوب الخط الرئيسى القادم من دمشق •

وفى ختام تقريره قـــدم مختار بك تصورا للمزايا المالية والأدبية (الروحية والمعنوية) العظيمة التى سوف تعود من وراء بناء فرع من جده الى مكة ، وأيد بحرارة البدء فى بناء هذا القطاع •

وقد لقيت وجهة نظر مختار بك هذه التأييد من المهندس الألمانى

الهر أوتو فون كاب كولشتين (٥) الذى رفع بدوره تقريرا الى اللجنة العــامة (العليــا) فى الآستانة بهذا المعنى مقدرا أنه فى حالة بناء قطاع جده/مكة فى نفس الوقت فانه يمكن اختصار ثلاث سنوات من مدة تنفيذ الخط بالــكامل ، فقــد كان يقدر اتمام تنفيذه فى سنة ١٩١٣ اذا استمر العمل من جهة واحدة ، ولــكنه يمكن انجازه سنة ١٩١٠ اذا كان العمل من الجهتين ، خصوصا — كما جاء فى تقرير مختار بك — ان الخط بين جده ومكة لا يصادف أية صعوبات من حيث ميل الأرض . كما قــدر كولشتين تكاليف الخط بين جده ومكة بـــ ٣٫٧٥٠٫٠٠٠ فرنك بما فى ذلك مبانى المحطات والقاطرات والعربات ... الخ على أساس اشتراك ألف جندى فى أعمال البناء .

وقــد أضــاف كولشتين — فى تقريره — الأسباب الآتيــة التى ترجح لديه ضرورة بناء قطاع جده / مكة ، ثم منها الى المدينة .

(أ) ان العالم الاســلامى الذى يسلك طريق جده فى ذهابه الى مكة المكرمة يمثل الجزء الأكبر من الحجاج وقد قدموا تبرعات كثيرة للخط، وهؤلاء لايرون فائدة من بنــاء الخط الحديدى الذى يمتد شمال المدينة المنورة ، بينما بنــاء خط من جده الى مكة سوف يبرهن بالدليل القاطع على أن هذه الأموال صرفت فى وجهها الصحيح ، وربما يشجعهم ذلك على تقديم المزيد من التبرعات .

(ب) انه عن طريق خط جده/مكة سوف ينشأ منفذ جــديد لسكة حديد الحجاز على البحر يتيسر معه نقل معدات ومواد البنــاء بنفقات زهيدة ، ذلك أن قطارات النقل التى سوف تحمل معدات ومواد بنــاء

(٥) المستشار الخاص للامبراطور الألمانى ومفتش خط حماه/حلب فى ولاية بيروت ، ويعتبر حجة فى بناء الخطوط الحديدية فى الشرق ، وقــد كلفته اللجنة العليــا لسكة حــديد الحجاز بكتابة تقرير مفصــل عن الخط الحجازى ماتم انجازه منه وما بقى تحت الدراسة والتنفيذ .

الخط لمسافة ١٥٠٠ كم الى المدينة ، ١٩٠٠ كم الى مكة سوف تتكلف نفقات باهظة •

كما أضاف كولشتين فى تقريره اقتراحا بتقسيم مسافة الألف ومائتى كيلومتر التى لاتزال باقية فى أول يناير ١٩٠٦ من خط دمشق/ مكة الى قسمين ، والبدء فى بناء القسم الجنوبى من مكة أو من جده• وعلى أية حال فانه من الأفضل — كما يرى كولشتين — البدء ببناء الأربعمائة كيلومتر التى تفصل مكة عن المدينة من ناحية الجنوب (٦)•

وعلى الرغم من هذه الدراسات العلمية الجادة والتقارير التى قدمها خبير دولى فى شئون الخطوط الحديدية ، والتى توصى بأهمية بناء القسم الجنوبى من الخط الحجازى مع البدء به من جده أو من مكة ، والتى توضح المبررات القوية ذات الأثر المادى والأدبى لذلك ، وعلى الرغم من أن هذه التقارير وضعت أمام أعلى سلطة فى ادارة الخط الحجازى وهى اللجنة العليا فى الآستانة التى كانت على اتصال مباشر ودائم بالسلطان عبد الحميد — نقول على الرغم من كل ذلك فان العمل لم يبدأ فى هذا القطاع الجنوبى من الخط ، ولا ندرى لذلك سببا أى سبب ؟• فالوثائق الانجليزية والفرنسية التى بين أيدينا — وهى كثيرة — خاصة تقارير القنصل البريطانى فى جده لم تشر من قريب أو من بعيد الى ذلك •

غير أن تقرير القنصل البريطانى فى جده بتاريخ ٣ فبراير ١٩٠٨ وقبل وصول الخط الى المدينة المنورة بحوالى ثمانية أشهر ، يذكر أن حركة النشاط والعمل بدأت تدب فى قطاع المدينة المنورة / مكة المكرمة من جديد ، وكان ذلك أمرا طبيعيا لأن الجزء المتبقى من الخط الى المدينة المنورة كانت قد تمت دراسته ، وأجريت كافة الدراسات

(٦) تقرير أولر (Auler) باشا — مصدر سبق ذكره •

التمهيدية فيه ، وكان العمل فى بنـــائه يتم بأقصى سرعة لايصال الخط الى المدينة قبل أول سبتمبر ١٩٠٨ ، حتى يتم افتتاحه فى عيد الجلوس السلطانى ، ومن ثم فان الدراسات قـــد اتجهت جنوبا الى قطاع المدينة المنورة / مكة المـــكرمة بنشاط ملحوظ ولا سيما وأن ذلك القطاع كان خاليا من الصعوبات الهندسية ، بل وتتوفر فيه الميـــاه ، وقـــد اتجهت الدراسات فى هذا القطاع اتجاهين اثنين :

الأول — خاص بعملية مسح ذلك القطاع وتخطيطه لتحديد مسار الخط .

الثانى — دراسة امكانية اعداد مدينة رابغ لتكون ميناءا لاستقبال مواد وأدوات بناء الخط ومعداته التى تأتى عن طريق البحر .

وفيما يتعلق بالاتجاه الأول — فقد باشره بنفسه المشير كاظم باشا المدير العـــام للخط الحجازى الذى جاء الى المدينة المنورة فى ديسمبر ١٩٠٧ ، وفى العاشر من يناير ١٩٠٨ / ذى الحجة ١٣٢٥ هـ خرج من المدينة قاصـــدا رابغ وبصحبته المهندسون وقـــوة مسلحة من الجنـــد تزيد على ألف فارس [٧] ، بهدف تخطيط السكة الحديد بين المـــدينة ورابغ ، وعند بلدة بير الماشى على مسافة عشر ســـاعات من المدينـــة المنورة اعترضه بدو بنى عمار من قبيلة عوف ، وحدث تبـــادل اطـــلاق الرصاص بين الجانبين ، فقتل تسع جنود وجـــرح عـــدد آخر [٨] مما اضطر كاظم باشا الى العودة الى المدينة المنورة والابراق الى الآستانة التى وعدته بتزويده بقوة تصل الى ٣٠ ألف رجل تشـــمل الفرســـان

---

(٧) هذا فى تقدير القنصل البريطانى فى جـــده ، أما ابراهيم رفعت باشا أمير الحج المصرى وهو شاهد عيان فيذكر أن تلك القوة بلغت ١٥٠٠ جندى (مرآة الحرمين ، حـ٢ ص ص ٢١٢ — ٢١٣) .

(٨) ويذكر ابراهيم رفعت باشا أن عدد القتلى كانوا ستة جنود وعدد الجرحى ٢٢ جنديا .

والمشاة والمهندسين والعمال لاتمام الخط ومعاقبة البدو ، وقد قام كاظم باشا من جهته باعتقال ثمانية من شيوخ البدو الذين كانوا ضالعين فى اثارة سخط البدو وتهييجهم ، ولكنه لم يلبث أن أفرج عنهم بناء على تعليمات الآستانة .

وغنى عن البيان أن السبب الرئيسى وراء ثورة البدو ومهاجمتهم كاظم باشا ، أنهم ينظرون الى بناء الخط الحجازى على أنه عمل عدائى موجه ضدهم ، ففيه قطع لأرزاقهم وهم الذين يقومون بحركة نقل الحجاج على ابلهم بين المدينتين المقدستين ، وبينهما وبين مينائى جده وينبع ، ويجنون من وراء ذلك الأموال الطائلة (٩) ، كما أن بناء هذا الخط — فى نظرهم — تسليط للافرنج ولا سيما الألمان على بلادهم ، ومن ثم كانت ثورتهم عارمة فأشاعوا الفوضى والاضطراب فى المنطقة وفى طرق القوافل بحيث لم يسلم المحمل المصرى فى هذه السنة — حيث كان موسم الحج — من هجوم العربان عليه اعتقادا منهم أن المشير كاظم باشا ومهندسيه يختفون بصحبة المحمل المصرى (١٠) .

وعلى الرغم من كل تلك الاضطرابات التى أثارها العربان فى المنطقة فقد نجح كاظم باشا ومهندسوه فى القيام بالدراسات الخاصة بتمديد الخط فى هذا القطاع ، وقد أثبتت تلك الدراسات أن الطرق الممتدة بين المدينتين المقدستين التى يمكن تمديد الخط الحديدى عليها ثلاثة طرق أو ان شئنا اثنان اذا اعتبرنا الطريق الثالث فرعا للثانى .

---

(٩) وثائق وزارة الهند : I. O. R : L/P & S/10/12.
رسالة من السفير البريطانى فى الآستانة الى وزير الخارجية البريطانية برقم ٧٦ بتاريخ ١٨ فبراير ١٩٠٨ ، مرفق بها رسالة من القنصل البريطانى فى جده الى السفير فى الآستانة برقم ٣ بتاريخ ٣ فبراير ١٩٠٨ مصدر سبق ذكره .

(١٠) ابراهيم رفعت باشا — المصدر السابق ، جـ٢ ص٢١٣ .

فالطريق الأول — هو الطريق الشرقى الذى يصل بين المدينتين المقدستين رأسا وهو يبعد مسافة ١٥٠ كيلومترا عن شاطىء البحر الأحمر ، ويمر من أعالى الجبال بين موانع وعقبات عديدة يصعب سير الدواب المحملة عليها ، ولذلك فان قوافل الحجاج لاترغب فى السير فى هذا الطريق ، وان كان يمتاز بأنه أقصر الطرق .

أما الطريق الثانى — فهو الطريق السلطانى الذى ينخفض من المدينة المنورة نحو ساحل البحر الأحمر الى مرفأ رابغ ، ومنه يعود فيصعد الى مكة المكرمة . وهناك طريق آخر بين المدينة المنورة ورابغ ينقص طوله حوالى ٦٠ كيلومترا عن الطريق السلطانى . ويسمى الطريق الفرعى ، لأنه لايخرج عن كونه قسما من الطريق الثانى .

وتفضل قوافل الحجاج السير على الطريق السلطانى لمكانته الرسمية والتاريخية ، ولسهولة المواصلات عليه ، وعلى هذا فان الخط الحديدى المزمع انشاؤه بين المدينتين المقدستين لايصلح بناؤه الا بالقرب من الطريق السلطانى الذى يوجد على طوله مرفأ رابغ الذى يقع على الساحل الشرقى للبحر الأحمر ، وهو على مسافة ١١٢ كيلومترا من شمالى جده ، كما أن هذا الطريق يمتاز بخلوه من الموانع الطبيعية ، فضلا عن توفر المياه بغزاره على امتداده ، بعكس الطريق الشرقى (١١) ، ومن ثم اتجهت النية الى بناء الخط الحديدى عليه .

أما فيما يتعلق بالاتجاه الثانى — وهو دراسة امكانية اعداد مدينة رابغ لتكون ميناءا لاستقبال مواد وأدوات ومعدات بناء الخط التى تأتى عن طريق البحر ، فقد أثبتت الدراسات أن مدينة رابغ — وهى مدينة صغيرة عدد سكانها حوالى ثلاثة آلاف نسمة وتبعد عن البحر ثلاثة أميال — تصلح لأن تكون ميناءا ممتازا ، فهى ذراع يمتد فى البحر بطول ميلين ، وهى تمثل مرسى ممتاز للسفن حيث

---

(١١) محمد كرد على — المصدر السابق ، حـ٥ صص ١٧٩ — ١٨٠ .

العمق عنــد المــدخل يتراوح بين ٨ و١٢ فيثــوم (الفيثوم حوالى ٦ أقــدام) ، كما أنه فى مأمن من أخطار الرياح ، ومن السهل دخوله ، كما تتمكن السفن الشراعية من دخوله عند هبــوب الرياح الشماليــة الغربية ، وفى الداخل يكون العمق من ١٨ — ٢٠ فيثوم ، وفى الخارج لايوجد أى عوائق حتى ٣٠ فيثوم • ومن ناحية دينية فان رابغ ميقات مكانى لاحرام الحجاج الذين يأتون عن طــريق القوافــل من المــدينة الى مكة •

وقد رحب شيخ رابغ (الحــاكم المحلى) بهــذا المشروع ، لأن مرور الخط الحجازى على مدينتــه ، وتحولها الى ميناء سوف يعود عليه وعلى قبيلتــه بالخير العميم • وقــد بدأت الحكومة العثمانيــة بالفعل فى عمل الترتيبــات لاستخدام السفن البخارية لاحضار المواد اللازمة للخط الى رابغ ، فى الوقت الذى كانت فيه عملية انشاء رصيف رابغ قــد بدأت بالفعل (١٢) •

وقــد أشار القنصل البريطانى فى جده فى تقريره الذى رفعــه الى السفير البريطانى فى الآستانة بتاريخ ٣ فبراير ١٩٠٨ — الى الآثار الاقتصــادية السلبية التى سوف تلحق بمدينــة جده من جراء بنــاء الخط الحديدى واعداد ميناء رابغ للاستخدام البحرى ، فذكر أن جده سوف تخسر بسبب ذلك ، لأن الحجاج سوف يمرون عليها دون التوقف فيها ، ولأن استيراد القمح والشعير عن طريق البحر يتخلخل بشــكل ملحوظ ، هذا فضــلا عن أن الشعير المستورد لاطعــام جمال الحجاج سوف يقل الاحتياج اليه كثيرا جدا فى اقليم الحجاز (١٣) •

---

(١٢) وثائق وزارة الهنــد : I. O. R : L/P & S/10/12.
رســالة من الســفير البريطــانى فى الآســتانة الى وزير الخارجية البريطانية برقم ٧٦ بتــاريخ ١٨ فبراير ١٩٠٨ ، مرفق بهــا رســالة من القنصل البريطانى فى جده الى الســفير فى الآســتانة برقم ٣ بتــاريخ ٣ فبراير ١٩٠٨ ، مصدر سبق ذكره •

(١٣) المصــدر السابق •

وعلى الرغم من كل هذه الاستعدادات والدراسات التى تمت ، فقد توقف العمل فى بناء الخط الحجازى جنوبى المدينة المنورة عقب خلع السلطان عبد الحميد كما سبق أن أشرنا .

ويذكر بعض الباحثين أن الاتحاديين الذين سيطروا على مقاليد الحكم فى الدولة العثمانية عقب خلع السلطان عبد الحميد ، قد حاولوا الاتفاق مع الشريف حسين على تمديد الخط الى مكة المكرمة وجده لكنهم لم ينجحوا فى ذلك ، رغم الضغوط الشديدة التى مارسوها والاغراءات المالية التى عرضوها ، وذلك بسبب فقدان الثقة بين الأتراك (خاصة الاتحاديون) وبين العرب نتيجة سياسة التتريك التى سار عليها الاتحاديون (١٤) .

على أن الاتحاديين بعد فشلهم فى المحاولة الأولى أعادوا الكرة قبل اعلان الحرب العالمية الأولى بقليل ، وأبدوا نشاطا ملحوظا فى هذا السبيل ، فأرسلوا من القضبان الحديدية والآلات والأدوات اللازمة الشىء الكثير ، وبالفعل كادت ادارة الخط أن تستأنف العمل جنوبى المدينة المنورة ، ولكن قيام الحرب العالمية الأولى صرف الوجوه والاهتمام عن جميع أعمال الاصلاح ، ومنها هذا العمل الجليل ، فلم يقدر له الظهور حينذاك (١٥) .

ثانيا — قطاع جده/مكة المكرمة :

اذا كان قطاع المدينة المنورة / مكة المكرمة قد جرت به بعض الدراسات التمهيدية والمسح الهندسى لتحديد وتخطيط الطريق الذى يمكن أن يمر عليه الخط الحديدى ، فاننا نجد أن قطاع جده / مكة المكرمة قد حظى باهتمام كبير منذ وقت مبكر من ادارة الخط

---

(١٤) وجيه الخيمى — المرجع السابق ، ص ١٢٩ .

(١٥) محمد كرد على — المصدر السابق ، حـ٥ ص ١٧٩ .

الحجازى ، فقــد تمت فيــه عملية المسح والتخطيط الهندسى لبنائه ، بل وفوق ذلك جرى تقدير حجم العمل من بنــاء الجسور والانشاءات الهندسية والأعمــال الأرضية من الردم والتمهيد ، كما قــدر له حجم العمالة اللازمة لانجازه ، ونفقات بنــاء الجسور والخزانات وتحســين ميناء جده ، هــذا بالاضــافة الى نفقــات تســيير الخط ولوازمه من قاطرات وعربات ، بل وقدرت أيضا حجم الفوائد المــادية التى ستعود من تنفيذ بناء ذلك القطاع .

ولعل ذلك يرجع الى أن ادارة الخط الحجازى حينما قامت بعمل دراسات تفصيلية لبنــاء الخطوط الفرعية وكان فى مقدمتها — بطبيعة الحال — خط حيفا/درعا ، شملت هــذه الدراســات خط جــده/مكة المــكرمة لأهميتــه ، ويبــدو أنه كان هنــاك تفكير جدى فى بدء العمل فى هذا القطاع من الجنوب مع العمل فى قطاع حيفا/درعا ، ولــكن يبدو أيضــا أن العقبــات الهندسية التى صادفتهم أثناء تنفيذ قطــاع حيفا/درعا ، والنفقــات الهــائلة التى أنفقت فيــه ، فضــلا عن قلة الامكانات المــالية والفنيــة جعلت المســئولين فى ادارة خط الحجــاز يرجئون البــدء فى قطاع جده/مكة المــكرمة الى حين توافر الامكانات المــالية والفنيــة بعد ذلك ، يتضح ذلك من التقرير الذى كتبه المهندس الألمانى كولشتين والذى رفعه الى اللجنــة العليــا لخط سكة حــديد الحجاز بنــاء على طلبها سنة ١٩٠٦ م ، يقول كولشتين فى تقريره عن قطاع جده/مكة المــكرمة « بينما يحتاج الأمر الى مبالغ طائلة لبنــاء تفريعات بين درعا وحيفا ، وبين معان والعقبة وذلك لربط الخط الرئيسى بالبحر ، فانه لا توجد مثل هذه الصعوبات فى طريق ربط مكة بمينائها جده على البحر الأحمر » .

ثم يستعرض فى تقريره تلك الدراسة فيــذكر أنه — طبقا لمــا يقوله المهندس أحمد مختار بك رئيس مهندسى الخط الحجازى — فان هــذا الخط (جده/مكة) يمكن بنــاؤه بميل ٢٠ ملليمترا وانحنــاءات

٣٠٠ متر ، وقـــد يصل طوله الى ٧٥ كم ، ثم يذكر أن كل كيلومتر فى هذا الخط يحتاج الى خمســة آلاف متر مكعب من أعمـــال الجسور ، ومائة متر مكعب من أعمال البنـــاء ونقل ألف متر مكعب من أعمـــال الحصى ، وأن أعمـــال الجسور والحصى يمكن أن تقوم بها كتيبتان فى كل منهما ٥٠٠ جندى لمدة ثمانيـــة أشهر ، وأن الـــكيلومتر الواحد من من هذا الخط يمكن أن يتكلف ١٥ ألف فرنك بما فى ذلك أعمال البناء، أى تصـــل التـــكاليف الاجماليـــة لهـــذا القطـــاع (جده / مكة) الى (١٫١٢٥٫٠٠٠ فرنك) وبالاضـــافة الى ذلك فهنـــاك النفقات التالية :

	فرنـــك
تـــكاليف الخط	١٫١٢٥٫٠٠٠
مصروفات عامة لسنة واحدة	٢٠٠٫٠٠٠
جسران حجريان وثلاثة خزانات	٢٠٠٫٠٠٠
نفقـــات مبدئيـــة لمينـــاء جده	١٢٥٫٠٠٠
أعمال الحصى (٢٠ ألف فرنك لكل كيلومتر)	١٫٥٠٠٫٠٠٠
أربع قاطرات (٣٠ طن كل منها)	١٦٠٫٠٠٠
خمسون عربة قطار (١٥ طن) ٤ آلاف فرنك كل منها	٢٠٠٫٠٠٠
١٥ عربة بواقع ١٦ ألف لـــكل منها	٢٤٠٫٠٠٠
الاجمـــــــالى	٣٫٧٥٠٫٠٠٠

وطبقا لهذه التقديرات فان التكاليف تصل الى ٥٠ ألف فرنك لـــكل كيلومتر ، ومن الحســـابات الدقيقـــة قـــدرت أن حركة نقل المسافرين والبضائع ستعطى عائدا قدره ٨٪ من الأرباح [١٦] .

هذه هى الدراسة الدقيقـــة المدعمة بالاحصـــائيات والأرقام عن قطاع جده / مكة المـــكرمة والتى لم يقدر لها التنفيذ ، ولو أن البتنونى

(١٦) تقرير كولشتين — مصدر سبق ذكره .

فى رحلته الحجازية يذكر أنه فى سنة ١٣٢٨هـ / ١٩١٠م أثناء صحبته للخديو عباس حلمى الثانى أثنـــاء تأديته فريضة الحج فى تلك السنة سمع أن حكومة الحجاز مهتمة بتسيير الخط الحجازى بين مكة وجدة. ويعقب البتنونى على ذلك بقوله : « فاذا تحققت هذه الأمنية ســـهل على الحجاج الطريق الى الحرمين الشريفين بواسطتها ، وهنا نرجو من حكومة الحجاز ألا تجعل هذه السكة ضيقة مثل السكة التى بين الشام والمـــدينة حتى لاتصادف شيئا يعوق سرعة سير القطارات عليها ، والله تعـــالى يوفقها بمنه وكرمه الى مافيه الخير العـــام » (١٧) . ولــكن وياللأسف لم تر هذه الأمنية النور على أى صورة من الصور .

ثالثا — قطاع معان/العقبة وأزمة طابا :

كان من بين الخطوط الفرعيـــة المقترح انشـــاؤها ، وتمت بهـــا الدراسات التمهيدية وأعمال المسح والتخطيط قطـــاع معان/العقبـــة ، وقـــد اقترح أثنـــاء تلك الدراسات أن يبدأ هذا الخط من نقطة أبعد من معان جنوبا وهى المدورة ، وبالفعل تم — فى خلال سنة ١٩٠٥ — اقامة مبانى المحطة الخاصة بتلك التفريعة (١٨) ، ولمـــا كان وصول ذلك الخط الى العقبـــة القريبـــة من الحدود المصرية يتهدده وجود « خطر أجنبى قريب » يتمثل فى الوجود البريطانى فى سيناء تبعا لوجوده فى مصر (١٩) ، فقـــد واكب بدء العمليـــات فى بنـــاء هذا الخط تحركات

---

(١٧) محمد لبيب البتنونى — المصدر السابق ص ٢٢١ .

(١٨) تقرير نائب القنصل البريطانى فى مرسين المستر لوازو ، مصدر سبق ذكره .

(١٩) د. يونان لبيب رزق — الأصول التاريخية لمسألة طابا ، دراسة وثائقية ، الهيئة المصرية العامة للــكتاب ، القاهرة ١٩٨٣ ص ٢٤ .

عسكرية للقــوات العثمانيــة [٢٠] ، الأمــر الذى ترتب عليــه وقوع أزمة طابا .

ففى رسالته الى السير ادوارد جراى وزير الخارجية البريطانية يشــير اللورد كرومر المعتمد البريطــانى فى مصر الى تحرك القوات العثمانية جنوب معان الى رأس الخط عند قلعــة مدورة ، ومقدار هذه القوات ، وامكانية نقلهــا الى العقبــة ، فيــذكر أن بعض القــوات غادرت معــان الى رأس الخط ، حيث تتجمع خمس كتــائب مسلحــة بالمارتينى (بنــادق) ولــكن بدون مدفعيــة ، وأن تجميع قوات فى العقبــة عن طريق مدورة سوف يستغرق مدة طويلة ، ذلك أن القطار المتوسط الذى يحمل القــوات يتكون عادة من قاطرة وعشر عــربات ، ومتوسط حمولة العربة هو ٤٠ رجلاً ، وعلى ذلك يكون متوسط حمولة القطار ٤٠٠ رجل بدون امدادات ، ولمــا كان لايوجــد أكثر من عشر قاطرات فى حالة جيدة فى وقت واحد تستطيع أن تتحرك فى أول يوم للتعبئــة ، وكل قطار سيقوم بأربع رحلات كل شهر ، أى أن كل قطار سينقل ١٦٠٠ رجل كل شــهر ، فانه من الممكن جمع ١٦ ألف رجل فى مدورة خلال شهر ، وهــذا التقدير لايدخل فى اعتبــاره — بطبيعــة الحال — المــدفعية أو الأمتعة الثقيلة من ناحية ، ولا القوات التى كانت موجودة أصــلا فى مدورة والتى تقــدر بحوالى من ٤٠٠٠ — ٥٠٠٠ جندى تقريبا من ناحية أخرى [٢١] .

---

(٢٠) رسالة من السفير البريطانى فى الآستانة الى وزير الخارجيــة البريطانية برقم ٢٦٩ بتــاريخ ٢٢ ابريل ١٩٠٥ ، مرفق بهــا تقــرير عن الحجاز (اكتوبر ١٩٠٤ — فبراير ١٩٠٥) رفعه القنصل البريطانى فى جده الى السفير فى الآستانة برقم ١٨ بتاريخ ١٢ فبراير ١٩٠٥ .

Bidwell : Affairs of Arabia' III' P. 4

(٢١) رسالة من كرومر المعتمد البريطانى فى مصر الى وزير الخارجية البريطانيــة (جراى) برقم ٢٠ بتــاريخ ٢١ فبراير ١٩٠٦ ، مرفق بهــا مذكرة المسيو مارتينى المفتش السابق بالسكة الحديد فى حيفا .

Bidwell : A. Arabia' VI, P. 53

وقـــد بدأ بالفعل وصـــول القوات العثمانية الى العقبـــة ، ففى ينـــاير ١٩٠٦ كان عدد القوات التى وصلت الى العقبـــة حوالى ١٢٠٠ جندى ، بالاضـــافة الى قوات أخرى فى أم الرشراش (ايلات) ، كما قفزت قوة تركية صغيرة الى منطقـــة طـــابا التى تقع على الســـاحل الغربى لخليج العقبـــة على بعد خمسة أميال بحرا عن رأس الخليج، وهى تقع داخل الحدود المصرية بثلاثة أو أربعة أميال ، وطابا نقطـــة هامة لقرب آبار الميـــاه منها ، هذا فضـــلا عن أنها تتحكم فى الممرات التى يمكن الدخول منها الى سيناء من رأس الخليج ، كما أنهـــا تتحكم فى طريق غزة •

وفى خلال النصـــف الأول من فبراير ١٩٠٦ أخـــذ العثمـــانيون يعززون مركزهم فى العقبـــة والمنـــاطق المحيطة بها بصـــورة أقلقت الحكومة الانجليزية والسلطات البريطانية فى القـــاهرة الى حد كبير ، ففى أول الشهر كان هنـــاك لواءان من قوات المشاة العثمانية يتقدمان نحو العقبـــة ، كما قامت بعض القوات العثمانيـــة الأخرى باحتـــلال مراكز أخرى فى الأراضى المصرية على الساحل الغربى للخليج ، وهى « نقيب العقبة » و « القطار » بالاضافة الى طابا التى تم احتـــلالها من قبل [٢٢] •

أما عن الأهداف التى كانت ترمى اليها الدولة العثمانية من وراء تحريك قواتها واحتلالها مراكز داخل الحـــدود المصرية ، فان الوثائق البريطانية تؤكد أن الأتراك أرادوا بذلك خلق أمر واقع لاتتمكن مصر من تغييره بدعوى أن طابا تابعـــة للدولة العثمانية ، فليس من حق القوات المصرية أن تنزل فيهـــا ، وذلك انطلاقا الى تقديم المزيد من الادعاءات فى شبه جزيرة سيناء ، وهى ادعاءات وصلت فى بعض مراحلها الى

---

(٢٢) د• يونان لبيب رزق — المرجع الســـابق ، صص ١٥ ، ١٦ ، ١٧ ، ٣٠ ، ٣٦ — ٣٧ •

محاولة زحزحة خط الحدود المصرية لبيدأ من العريش الى رأس محمد، مما يعنى ببساطة ابعاد مصر نهائيا من التواجد على خليج العقبة (٢٣).

فاذا أضفنا الى ذلك ماكتبه كرومر فى مذكرته الضافية عن الأزمة الى وزير الخارجيـة البريطانيـة بتـاريخ ٢١ من مايو ١٩٠٦ « ان هـدف الحكومة التركية هو امتحان قوة مركز البريطانيين فى مصر ، والتعرف على مدى استمرار معونة الدول الأخرى فى هذا الشأن » ، وما كتبته جريدة الطان الفرنسية حول نفس المعنى فى مقال لها بتاريخ ٢٩ من أبريل ١٩٠٦ حيث ذكرت « أن المقصـد السرى للسياسة التركية هو أن تفتح ضـد انجلترا كل المسألة المصرية ، وهو ما حاوله المسيو هانوتو أثناء أزمة فاشودا » (٢٤) .

نقول اذا ما وضعنا ذلك أمامنا اتضح لنـا أن المناخ الدولى كان مهيئا لاثارة مشكلة طابا بهدف اثارة المسألة المصرية كلهـا على بساط المباحثات الدولية ، ذلك أنه فى تلك الحقبـة كانت المـانيا قـد بدأت تظهر كقوة استعمارية منافسة للتحالف الاستعمارى البريطانى/الفرنسى، وفى بداية هـذا العـام (١٩٠٦) بالذات كان هنـاك مؤتمر دولى فى الجزيرة وضـع الوفاق الودى الذى عقـد منـذ عامين (١٩٠٤) بين انجلترا وفرنسا أمام اختيار صعب .

على أنه يمكن القول أنه كان لموقف السلطات البريطانية فى عدن من ثوار اليمن أبلغ الأثر على السلطان عبد الحميد الثانى مما دفعه الى اثارة مسألة العقبـة وسيناء واحـراج مركز بريطانيـا فى مصر فى بداية هذا العـام (١٩٠٦) ، فقـد أرسلت عدة تقارير من القاهرة

---

(٢٣) رسـالة من كرومر الى السير ادوارد جرى وزير الخارجيـة البريطانية برقم ٢٨٦ بتـاريخ ٢١ مايو ١٩٠٦ (نقلا عن د. يونان لبيب رزق — المرجع السابق ص ١٧) .

(٢٤) المرجع السابق ، ص ٢٥ .

الى الآستانة خلال صيف وخريف عام ١٩٠٥ تؤكد أن الحكومة البريطانية تساعد ثوار اليمن ضد السلطات العثمانية ، وذلك بامدادهم بالسلاح والذخار والأغذية ، كما أنها تساعد الهاربين من الجيش العثمانى ، الأمر الذى اعترف به كرومر فى مذكرته الى وزير الخارجية البريطانية فى ٢١ مايو ١٩٠٦ ، حيث ذكر أن السلطات البريطانية فى عدن قد احتفظت بأعداد كبيرة من الترك الهاربين الجائعين لأنه لم يكن من الممكن تركهم يموتون جوعا [٢٥] .

هذا ماكان من أمر التحركات العسكرية العثمانية واحتلالها منطقة طابا والمناطق المجاورة لها وبواعث ذلك .

أما على الجانب الآخر فلم يكن المصريون وسلطات الاحتلال البريطانى أقل حماسا فى التمسك بطابا من القوات العثمانية ، فعلى الجانب المصرى تم ارسال قوة مصرية مكونة من خمسين جنديا وضابطا بقيادة الأميرال سعد بك رفعت قوندان (أى قائد) سيناء على ظهر سفينة خفر السواحل المصرية « نور البحر » لاحتلال وادى طابا ، ولما منعتها القوات التركية من النزول فيها ، أبحرت السفينة جنوبا ، وأنزلت الجنود فى جزيرة فرعون الملاصقة للساحل والتى تبعد عدة أميال عن طابا ، وقد فشلت كل المحاولات التركية لزحزحة القوات المصرية عن تلك الجزيرة ، فبقيت فيها تراقب الموقف فى طابا عن كثب . وعلى الجانب البريطانى بادرت سلطات لندن بارسال البارجة الانجليزية « ديانا » الى مياه الخليج فى مواجهة العقبة بهدف احتواء القوات التركية المتواجدة فى طابا ، ومنع انتشارها فى المناطق المجاورة ، ثم تصفية هذا الوجود التركى بالقوة فى حالة فشل الجهود الدبلوماسية [٢٦] .

---

(٢٥) د. يونان لبيب رزق — المرجع السابق صص ٢٤ ، ٢٥ .

(٢٦) المرجع السابق ص ١٨ ، د. ابراهيم شكيب — مقال بعنوان « الأصول التاريخية لأزمة طابا » نشرته مجلة المصور المصرية العدد رقم ٣٠٩٤ (٢٧ يناير ١٩٨٤) صص ٢٧ — ٢٩ .

وقـــد ترتب على هــذا الموقف من الجــانبين وقــوع أزمة طابا الشهيرة فى النصف الأول من عام ١٩٠٦ م ، وقـــد انتهت هذه الأزمة باستجابة الدولة العثمانية لــكل المطالب البريطانية ، واعلانها فى ١٤ مايو ١٩٠٦ عن استعدادها للانسحاب من كل المناطق التى احتلتها .

والجدير بالذكر أن كلا من فرنسا وروســيا قــد وقفتــا بجانب بريطانيا خلال الأزمة ، أما الامبراطور الألمــانى الحليف الأول للسلطان العثمانى فقد تخلى عن حليفـــه ابان تلك الأزمة ، وتركه وحده يصارع القوى الاستعمارية المتحالفة .

ولعل من أبرز النتــائج لهذه الأزمة على الجانب التركى ، هــو اقصــاء عزت باشا أحد مستشارى السلطان الرئيسيين عن منصبه بعد الفشل الذى أصابه خلال الأزمة ، وخلفه أمين بك كواسطة بين السلطان والصدر الأعظم ، كما تركت هذه الأزمة بصماتها على العلاقات المصرية العثمانية ، الى غير ذلك من النتــائج التى لسنا بصدد الحديث عنها فى هذا البحث (٢٧) .

أما عن حجم عمليات البنــاء على تلك التفريعة من الخط الحجازى قبل توقف العمل بها نتيجة أزمة طابا . فتشير مذكرة المسيو مارتينى الى أن الخط الرئيسى من معان الى قلعـــة مدورة قــد تم بالفعــل ، وتوجد عليه محطة وسيطة عند بطن الغول ، وأن قلعـــة مدورة لديهــا امدادات جيدة من المــاء ، ويمكن الحصول على المؤن فيها بسهولة حيث أن القمح ينمو فى الواحة ، وأنه قد عدل عن تفريعة معان / العقبــة،

---

(٢٧) لمعرفـــة تفاصيل هــذه الأزمة انظر : د. يونان لبيب رزق — المرجع السابق صص ٢٠ — ٨٥ ، مقال الدكتور ابراهيم شكيب عن الأصول التاريخية لأزمة طابا والمنشور بمجلة المصـــور المصرية العــدد رقم ٣٠٩٤ بتاريخ ٢٧ يناير ١٩٨٤ .

من أجل خط فرعى من مدورة الى العقبــة — كما سبق أن أشرنا — ، وقــد تم المسح النهائى للطريق فى ســبتمبر ١٩٠٥ على يد ثلاثة من المهندسين الألمــان القادمين من العقبــة ، كما تشير تلك المــذكرة الى سهولة الحصول على المــاء على طول الخط ، والى عدم وجود صعوبات طبيعيــة الا نادرا ، وأن النيــة معقودة على انجاز ذلك الخط الفــرعى بسرعة ، فأعمال الجسور تجرى على قدم وساق على يد مجموعة من المقاولين والعمال الايطاليين ، وعلى الرغم من هذه المهمة فى الانجاز فلم يتم وضع القضبان بعد •

وقــد اتجه فى بنــاء هذا الخط الفرعى من الشرق الى الغــرب أى من المدورة الى العقبة لأنه أقل عرضة للاعتــاء عليه من خط معان / العقبة الذى كان مقترحا أولا ، والذى كان من المفروض أن يسير محاذيا تقريبا للحدود المصرية (٢٨) •

على أن تلك الجهود المبذولة لايصال تلك التفريعة من المدورة الى العقبة بسرعــة لم تلبث أن توقفت منــذ أبريل ١٩٠٦ ، وذلك بسبب احتدام أزمة طــابا بين الدولة العثمانية وبريطانيــا — كمــا سبق أن أشرنا — وذلك لأن السلطان عبد الحميد قــد رأى ألا فائدة من وراء بنــاء ذلك الخط الفرعى طالما أن الخطر البريطانى لايزال ماثــلا على صفحات ميــاه خليج العقبــة والبحر الأحمر يعوق تحــرك القوات العثمانية الى جنوب الجزيرة العربية •

وتوضح هــذه الحقيقــة رسالة كرومر الى السير ادوارد جراى وزير الخارجية البريطانية فى ٧ ابريل ١٩٠٦ حيث يقول : « ••• أما العمل فى الخط الفرعى من المــدورة الى العقبــة ، فيقال انه أوقف مؤقتا ، واذا كانت هذه المعلومات صحيحة ، فيبــدو أن السلطان قــد

---

(١٨) رسالة من كرومر المعتمد البريطانى فى مصر الى وزير الخارجية البريطانية (جراى) برقم ٢٠ بتاريخ ٢١ فبراير ١٩٠٦ ، مرفق بها مذكرة المسيو مارتينى المفتش السابق بالسكة الحديد فى حيفا •

Bidwell : A. Arabia, VI, p. 53.

أدرك أنه بدون السيطرة على البحـر ، فان الطريق من العقبـة الى جنوب الجزيرة العربيـة قـد يغلق فى وجه القوات التركية فى أى وقت » (٢٩) .

وهكذا لم يقدر لهذا الخط الفرعى أن يظهر الى حيز الوجود على الرغم من البدء فى بنائه .

والجدير بالذكر أن هذه القطاعات الثلاثة التى أشرنا اليها فى هذا الفصل لم تكن هى الوحيدة التى جرى التفكير فى بنائهـا ولـكنه لم ينفذ ، ولـكنها كانت هى التى تم بالفعل اجراء دراسات جدية وبدىء بالفعل فى مباشرة التنفيذ لها ثم توقف العمل بها نتيجة للظروف التى سبق ايضاحها .

فقد كان هنـاك فروع أخرى للخط الحجازى جرى التفـكير فى بنـائها أيضا ولـكنها لم تنفذ اما لعدم أهميتها حينذاك ، وغالبا مايكون السبب يكمن فى ضعف الامكانات المادية والفنية ، ورغبة القائمين على بنـاء الخط فى تكثيف جهودهم للخط الرئيسى لايصـاله الى الأراضى المقدسة فى أقرب فرصة .

ومن هذه الخطوط :

١ — خط من عمان الى الصلت ، وكان الباعث وراء التفكير فيـه

---

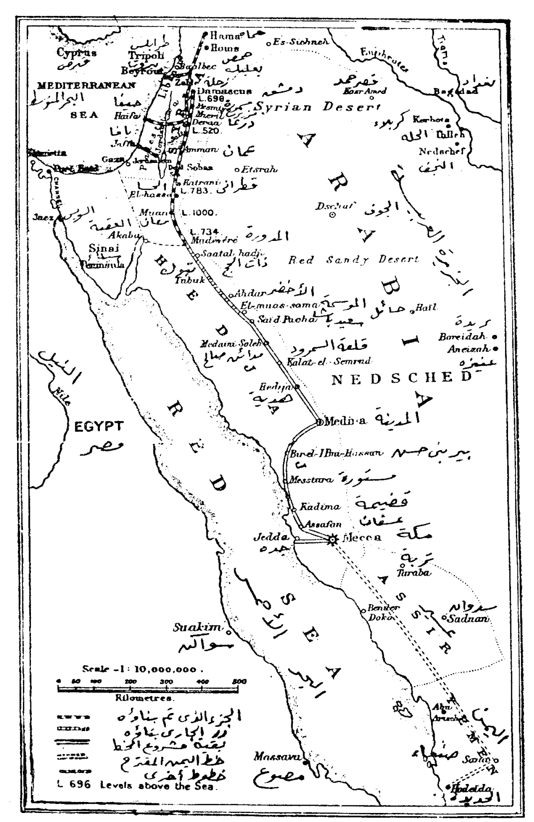
(٢٩) وثائق وزارة الهنـد : I. O. R : L/P & S/10/12.
رسـالة من كرومر المعتمد البريطانى فى مصر الى وزير الخارجيـة البريطانية (جراى) برقم ٥٠ بتاريخ ٧ أبريل ١٩٠٦ ، مصدر سبق ذكره.

هو الأمل فى استغلال مناجم الفوسفات بالصلت ، ولـــكن رؤى حينذاك أن مناجم الفوسفات هذه مبالغ فى تقديرها •

٢ ــ كما جرى التفكير بعـــد ذلك فى بنـــاء خط من عمـــان الى القـــدس على أن يمر بالصلت ولـــكنه هو الآخر عدل عن بنائه [٣٠]• (أنظر الخريطة)

---

(٣٠) وثائق وزارة الهنـــد : I. O. R : L/P & S/10/12.
رســـالة من السفير البريطـــانى فى الآســـتانة الى وزير الخارجيـــة البريطانية برقم ٢٦٨ بتاريخ ٢١ أبريل ١٩٠٦ ، مصدر سبق ذكره •



هذه الخريطة معربة عن الخريطة التى أرفقها المستر لوازو نائب القنصـل البريطانى فى مرسين بتقريره الذى رفعه الى السفير البريطانى فى الآستانة وهى تمثل موقف العمل فى بنـاء الخط سـنة ١٩٠٦

الفصل السابع

المنشآت التى أقيمت على طول الخط الحجــازى

- المحطات والورش والمستودعات وسقائف الاصلاح
- محطة المــدينة المنورة
- باب العنبرية
- افتتاح الخط الحجازى قبل اتمام بناء بعض المحطات
- نماذج لبناء بعض المحطات الهامة والصغيرة
- مركز الحجر الصحى فى تبوك

لقد أقيم على طول الخط الحجازى الكثير من المنشآت اللازمة لادارة وتشغيل وحراسة الخط كالمحطات والورش والمستودعات ، وسقائف الاصلاح ، وحظائر القطارات ، ومساكن الموظفين والعمال وبعض البيوت لايواء المسافرين ، هذا فضلاً عن آبار وصهاريج المياه، وقلاع الحراسة ضد هجوم البدو ، وقد اقتضى ذلك بذل الكثير من النفقات والجهد والوقت .

أما مكاتب الادارة العليا ففى البداية كان هناك اختلاف فى وجهات النظر حول المكان الذى تبنى فيه تلك المكاتب ، وأيضاً الورش الكبيرة وسقائف الاصلاح الرئيسية ، هل تبنى فى دمشق أو درعا أو حيفا ؟ ولكن لما كان مدير الخط يجب أن يكون باستمرار على صلة بموظفى الولاية وبادارة خط سكة حديد بيروت / دمشق ، بالاضافة الى أن المناخ فى حيفا ليس طيبا ، وفى درعا يصعب الحصول على المؤن والملابس اللازمة للعمال ، فقد اتفقت الآراء على ضرورة اقامة مكاتب الادارة العليا وكذلك سقائف الاصلاح الرئيسية فى دمشق ، وحتى يتم اقامة هذه المنشآت كانت المكاتب الرئيسية موجودة فى حيفا بصفة مؤقتة [1] .

المحطات والورش والمستودعات وسقائف الاصلاح :

أما المحطات وما يستتبعها من المستودعات والورش وسقائف الاصلاح وحظائر القطارات ومساكن الموظفين والعمال ومصادر المياه وقلاع الحراسة ، فلم تكن جميع المحطات مزودة بكل تلك الخدمات بل اقتصر ذلك على المحطات الرئيسية والكبيرة مثل دمشق ودرعا وعمان وقطرانه ومعان وتبوك ومدائن صالح والمدينة المنورة على الخط

---

(١) تقرير كولشتين ، مصدر سبق ذكره .

الرئيسى ، وحيفا وبيسان وسمخ على الخط الفرعى ، ومع ذلك فقد كان حجم هذه الخدمات يكبر ويصغر حسب أهميـة المحطة ، أما الخدمات الضرورية التى كان يجب توافرها فى جميع المحطات كبيرها وصغيرها ، فهو مبنى المحطة وما يلحقه من مسكن لنـاظر المحطة وبعض الموظفين والعمال وقلعة للحراسة ومصدر للماء بئرا كان أم صهريجا ، وهذه أيضا كانت تتفاوت فى حجمها حسب أهمية المحطة وعدد الموظفين بها ، فعلى سبيل المثال كان يوجد فى المحطات الصغيرة مسكن صغير يتسع لستة من العمال ومشرف يقوم بعمل ناظر المحطة ، وهـذا بخـلاف المحطات المتوسطة مثل درعا وحيفا وعمان ومعان ومدائن صـالح ، أو المحطات الـكبيرة مثل دمشق والمدينة المنورة (٢) .

وسوف يقتصر حديثنـا بالتفصيل عن محطتى دمشق والمـدينة المنورة باعتبارهما المحطتان الرئيسيتان عند بداية الخط ونهايته . كمـا سوف أعطى نموذجا لبعض المحطات الصغيرة على الخط .

أما عن محطة السكة الحـديد بدمشق ، فقـد بقيت بداية الخط الحجازى حتى سنة ١٩٠٨ عند منتهى محلة الميدان بدمشق بالقرب من قرية القدم ، وقـد بنيت بعد هـذا التاريخ محطة القنوات الواقعـة فى غربى مدينـة دمشق على طراز عربى اسـلامى حـديث ، وبشكل جميل يناسب عظمة هـذا الخط المقـدس . وبالقرب من محطة القدم أقيمت ورشة كبيرة وسقيفة اصـلاح ضخمة ، وذلك لاصلاح القاطرات والشاحنات وصب الآلات الحـديدية وأعمـال النجارة والطلاء ، وقد شغلت هـذه الأبنيـة بالاضـافة الى المستودعات مسطحا من الأرض تبلغ مساحته ١٠٦٠٠ متر مربع ، وأقيمت فى محيط تبلغ مساحته ٥٣ ألف متر مربع ، وقـد أنيرت جميـع هـذه الأبنيـة مع الساحـة

---

(٢) تقرير أولر (Auler) باشا ، مصدر سبق ذكره .

بالـــكهرباء (٣) ، وقـــد بلغت نفقات هذه الأبنية جميعها حوالى مليون فرنك ، بما فى ذلك تكاليف الآلات والمعدات (٤) .

كما أقيمت ســقائف اصـــلاح صـــغيرة فى كل من حيفا ودرعا ومعان ، وذلك لاصـــلاح الأعطال البسيطة ، واقترح حينـــذاك (سنة ١٩٠٦) اقامة مثيلات لها فى كل من مدائن صالح والمدينة المنورة ومكة المـــكرمة .

أما عن المستودعات ، فانه حتى سنة ١٩٠٦ م ، فان المحطات التى بنيت باســـتثناء دمشق وكاظمى شريف ودرعا ومعـــان لم تزود بعـــد بالمستودعات ، وانما بنيت فقط مساكن حجرية للعمال تتراوح مساحـــة كل مسكن بين ٦ و١٦ مترا مربعا ، كما هو الحال على الخطوط الحديدية العسكرية الألمانيا ، وكان يخصص أحد هذه المبـــانى لاستعمال ناظر المحطة ، وهـــذا الطراز من المبانى يفى باحتيـــاجات الخط أيضـــا فى المنطقة الواقعة خلف معان (٥) .

كما أقيمت أيضـــا فى بعض المحطـــات الهـــامة مســـاكن لايواء المسافرين بهدف توفير الراحة لهم ومساعدتهم على قضـــاء الليـــل فى المحطة انتظارا لوصول القطار ، حيث أن الفنادق لم تكن معروفة فى هذه المنـــاطق حينـــذاك (٦) . وفيما يتعلق بمصادر الميـــاه وقـــلاع الحراسة فسوف نفرد لها حديثا خاصا فى نهاية هذا الفصل .

على أننـــا اذا أضفنا الى ماذكرناه عن المستودعات التى أنشئت حتى سنة ١٩٠٦ م ماذكره محمد كرد على عن المستودعات المقامة على طول الخط الحجازى ، والتى بقيت سليمة بعد انسحاب العثمانيين من

---

(٣) محمد كرد على — المصدر السابق ، حـ٥ ص ١٨٠ .
(٤) تقرير كولشتين ، مصدر سبق ذكره .
(٥) المصـــدر السابق .
(٦) تقرير أولر (Auler) باشا ، مصدر سبق ذكره .

الشام ودخول الحلفـــاء ، وبعد التخريب والتـــدمير الذى لحق بالخط ومعداته ومستودعاته — فانه يمكننا أن نضـــع صـــورة تقريبيـــة لتلك المنشآت التى كانت مقامة على الخط مع ملاحظة مالحقه ومنشآته بصفة خاصة من تدمير وتخريب .

يقول محمد كرد على : « ... أما حالة الخط بعد انسحاب الـــدولة العثمانية من الشام ودخول جيوش الحلفـــاء ، فانه كان تام الأجـــزاء من حيث وضعه الأساسى ، ولم يطرأ عليه الخراب ســـوى فى الجهات البعيدة بعض البعد عن العمران ... على أن هذا التخريب يكاد ينحصر فى الجسور والمحطات والمصانع والمستودعات وغير ذلك من المبـــانى والمحـــال التى كان يســـهل نســـفها ... وأما حالتـــه من حيث الآلات والأدوات ومعـــامله ... فقـــد بلغت من الجودة درجـــة ينـــدر وجود نظيرها ... وأما المعامل فمنها ماكان فى القدم جنوبى دمشق وهـــو معمل مجهز بأحدث الآلات الفنيـــة ، وكذلك مستودع صـــغير للمرمات، وفى درعا مصنع صغير ومستودع ، وفى سمخ مستودع ، وفى عمان مستودع، وفى معان مستودع ومصنع صغير ، وفى تبوك مستودع، وفى مدائن صالح مستودع ومصنع صغير ، وفى المـــدينة المنورة مستودع وفى حيفا مستودع ومصنع صغير ... » (٧) .

أما الحواجز والمزلقانات فلم تكن معروفـــة على الخط الحجازى نظرا لأن قوافل البـــدو القليلة التى كانت ترغب فى عبور الخط فانهـــا سوف تعبره حيثما تشاء دون أن تعير اهتماما للمعابر الرسمية (٨) .

هذا وقد أنشىء فى المنطقة الواقعة بين دمشق ومعان وعلى مسافة ٤٥٨ كم ٢٧ محطة ، وهذه المحطات تفصلها عن بعضها (فيما بين دمشق ودرعا) مسافات تتراوح بين ٧ كيلومترات و٢١ كيلومترا ، أما المحطات

---

(٧) محمد كرد على — المصدر السابق ، حـ٥ صص ١٨٠ — ١٨١ .

(٨) تقرير أولر (Auler) باشا ، مصدر سبق ذكره .

الواقعـــة بين درعا ومعان فتفصلها مسافات تتراوح بين ١١ كيلومترا و٣٦ كيلومتر [٩] ، وأعتقد أن الفرق فى المسافات بين المحطات كان يرجع الى عامل الـكثافة السكانية حيث يوضع فى الاعتبار امكانية الاستفادة من الخط ، وأيضا الى أهمية المـكان وقربه من مصادر المياه •

وجدير بالذكر أن جميع مبانى محطات ومنشآت الخط الحجازى كانت من الحجر الأصم الأزرق كا زودت المحطات بالترتيبـــات اللازمة الخدمة الليلية [١٠] •

وفيما يلى جدول بأسماء المحطـــات التى تم بنـــاؤها حتى مدورة ومسافاتها بالـــكيلومتر ومستوى موقعها من سطح البحر مع الاشـــارة الى المحطات التى يوجد بهـــا ماء ، وذلك نقلا عن تقرير نائب القنصل البريطانى فى مرسين المستر لوازو الذى وضعه سنة ١٩٠٦ :

جـــدول المحطات

أسماء المحطات	المسافة بالكيلومتر	المستوى فوق سطح البحر	وجود الماء
دمشق	٠٠٠	+ ٦٩٦	بها ماء
الـكسوة	٢٠		بها ماء
دير على	٣٥		بها ماء
مسمية	٥٠		بها ماء
جبـــاب	٦٤		
خبب	٧٨		
محجة	٩٢		
عزرا	١٠٤		
قربة يزل	١١٤		

(٩) تقرير كولشتين ، مصدر سبق ذكره •

(١٠) تقرير أولر (Auler) باشا ، مصدر سبق ذكره •

أسماء المحطات	المسافة بالكيلومتر	المستوى فوق سطح البحر	وجود الماء
درعا	١٢٧	+ ٥٢٠	بها ماء
نصيب	١٤١		
المفرق	١٦٦		
خربتى سمره	١٨٩		
الزرقاء	٢٠٨		بها ماء
عمـــان	٢٢٨		بها ماء
قصـــير	٢٣٩		
لوبان	٢٥٦		
زيزيا	٢٦٩		بها ماء
ضـــبعة	٢٨٦		
خان زبيب	٣٠١		
قطرانى	٣٣٠		بها ماء
واد سعيد	٣٥٠		
الحسا	٣٨٦		بها ماء
جروف	٤١٩		
عنيزه	٤٤٦		
معـــان	٤٥٨		
العقبـــة	٥١٨	+ ١٠٠٠	بها ماء
بحر الغول	٥٣٤	+ ١٠٥٠	
مدورة	٥٧٢	+ ٧٣٤	

ويذكر لنـــا صـــاحب الرحلة الحجازية جـــدولا بمحطـــات الخط الحجازى من دمشق الى المدينة المنورة يطيب لنـــا أن ننقله هنـــا لمـــا له من فائدة ؛ ذلك أن البتنونى صـــاحب الرحلة الحجازية قـــد صاحب الخديو عبـــاس حلمى الثانى فى رحلته الى الأراضى المقـــدسة لتأدية فريضة الحج سنة ١٩١٠ أى بعد افتتاح الخط الحجازى بسنتين ، وقد استخدما سكة حديد الحجاز أثنـــاء عودتهما الى مصر ، وهذا يضفى

على المعلومات الواردة فى الجدول ثوب الدقة ، وفيما يلى نص الجدول كما ذكره فى كتابه :

جدول بمحطات الطريق الحديدى

من دمشق الى المـدينة المنورة

أسماء المحطات	المسافة بالكيلومتر	الارتفاع عن سطح البحر	المحطات التى بها ماء
قدم شريف (دمشق)	٠٠٠٠	٦٨٦	*
كسوة	٢١	٧٣٥	*
دير على	٣١	٧٠٠	
مسجد	٥٠	٦٢٠	*
جبـاب	٦٣	٦٤٣	
خبب	٦٩	٦٢٤	
محجة	٧٨	٦٠١	
شقرة	٨٥	٥٩٩	
اذرع	٩١	٥٨٧	
خربة الغزالة	١٠٦	٥٧٥	
الدرعا (١١)	١٢٣	٥٢٩	*
نصيب	١٣٦	٥٨٦	
المفرق	١٦٢	٥١١	*
خربة السمراء	١٨٥	٥٥٨	
الزرقاء	٢٠٣	٦١٧	*
عمـان	٢٢٢	٧٣٧	*
القصر	٢٣٤	٩٤١	

* هذه العلامة اشارة الى المحطات التى يوجد بها ماء .

(١١) ومن محطة درعا يخـرج فرع سكة حـديد الحجاز الى حيفـا ومحطاته هى : المزيريب — تل شهاب — زيزون — وادى كليب — المقارن — شجرة — صماخ (سمخ) — الحمة — جسر المجـامع — بيسـان — العفولة — الشمال — حيفا .

أسماء المحطات	المسافة بالكيلومتر	الارتفاع عن سطح البحر	المحطات التى بها ماء
لوين	٢٤٩	٧٧٢	
الجيزة	٢٦٠	٧٢١	*
الضبعة	٢٧٩	٧٥٢	
خان زبيب	٢٩٥	٧٨٢	
سواق	٣٠٩	٧٥٨	
قطرانة	٣٢٦	٧٨٣	*
منزل	٣٤٨	٨٤٠	
فريفرة	٣٦٧	٨٩٣	
الحسا	٣٧٨	٨٢٢	*
جروف الدراويش	٣٩٧	٩٥٨	*
عنزه	٤٢٣	١٠٥١	
وادى الجردون	٤٤٠	١٠٨٠	
معــان	٤٥٩	١٠٨٤	
غدير الحج	٤٧٥	١٠٠٠	
بئر الشيدية	٤٨٧	٩٩٦	
عقبــة	٥١٤	١١٥٢	
بطن الغول	٥٢٠	١١٢٥	
وادى الرتم	٥٣٠	٩٩٤	
تل الشحم	٥٤٦	٨٥٠	
الرملة	٥٥٥	٨٠٦	
المدورة	٥٧٢	٧٣٤	*
حالات عمار	٥٩٥	٧٦١	
ذات الحج	٦٠٨	٦٩١	*
بئر هرماس	٦٣٢	٧٤٧	*
الهضم	٦٥٤	٧٥٤	
المحطب	٦٧٧	٧٥٠	
تبــوك	٦٩٢	٧٧٥	*
وادى الأثيل	٧٢٠	٨٤٤	

أسماء المحطات	المسافة بالكيلومتر	الارتفاع عن سطح البحر	المحطات التى بها ماء
دار الحج	٧٤٤	٩٠٤	
مستبقة	٧٥٥	٩٥٠	
الأخضر	٧٦٠	٨٨٢	*
جميس	٧٨٢	٩٠٨	
دى يسعد	٨٠٥	٩٦٤	
المعظم	٨٢٢	٩٨١	*
خشم صنعاء	٨٥٣	١٠٣٣	
الدار الحمراء	٨٨٠	١١٠٣	
المطلع	٩٠٤	١١٥١	
أبو طاقة	٩١٨	٩٦٦	
المرجم	٩٣٠	٩١٤	
مدائن صـــالح	٩٥٥	٧٨١	*
العـــلا	٩٨٠	٦٨٤	*
البـــدايع	٩٩٩	٦٠٣	*
مشهد	١٠١٢	٦٧٠	
سهل المطران	١٠٣٤	٦٠٠	
زمرد	١٠٤٩	٧١٤	
البنز الجديد	١٠٧٢	٧٢٩	
الطويرة	١٠٩٠	٦٧٠	
المـــدرج	١١١٦	٤٦٠	
هـــدية	١١٣٣	٣٨٥	
جداعة	١١٥٥	٤٥٧	*
أبو النعم	١١٧٣	٤١٨	
اصطبل عنتر	١١٨٩	٥٣٠	*
بوير	١٢٠٨	٤٧٢	
ديار ناصف	١٢٢٨	٤٨٩	
بـــواط	١٢٤٧	٥٣١	*

أسماء المحطات	المسافة بالكيلومتر	الارتفاع عن سطح البحر	المحطات التى بها ماء
الحفيرة	١٢٦٨	٥٤٠	
المحيط	١٢٨٧	٧٥٠	*
المدينة المنورة	١٣٠٢	٦١٩ (١٢)	*

فاذا عقدنا مقارنة سريعة بين جدول المحطات الذى ذكره المستر لوازو فى تقريره سنة ١٩٠٦ ، وبين جدول المحطات الذى ذكره البتنونى فى رحلته الحجازية اتضح لنا من أول وهلة الفرق الواضح فى عدد المحطات التى أقيمت على طول الخط الحجازى بين دمشق ومدورة ، فتقرير المستر لوازو يذكر ٢٩ محطة ، بينما البتنونى يذكر ٣٨ محطة هذا فضلا عن أن عدد المحطات التى فيها ماء عند البتنونى أكثر بطبيعة الحال، وتفسيرذلك أن تقرير المستر لوازو كتب سنة ١٩٠٦ أثناء اقامة الخط الحجازى وقبل الانتهاء من اقامة المحطات اللازمة لتشغيله ، بينما جدول البتنونى دونه سنة ١٩١٠ بعد الانتهاء من اقامة الخط بسنتين ، فلا شك أن هذه المحطات الزائدة التى ذكرها البتنونى قد تراءى للقائمين على تنفيذ الخط انشاءها بعد أن كتب المستر لوازو تقريره ، وهكذا الأمر بالنسبة لمحطات الخط الفرعى (درعا / حيفا) والتى بلغت ١٢ محطة لم يذكرها لوازو فى تقريره وقد ذكرها البتنونى ، فلا شك أيضا أنه لم يكن قد تم تحديدها أو الانتهاء منها عندما كتب لوازو تقريره سنة ١٩٠٦ م .

أضف الى ذلك أنه يوجد هناك اختلاف بين الجدولين فى أسماء بعض المحطات حيث يذكرها المستر لوازو محرفة فى النطق ، وأيضا فى المسافات بين المحطات ، ولكن مما لاشك فيه أن جدول البتنونى يعتبر أدق فى أسماء المحطات وفى المسافات لأنه كتبه — كما ذكرت —

---

(١٢) البتنونى — المصدر السابق ص ٣٠٤ .

بعد الانتهـاء من العمل فى الخط بسنتين حيث كانت أسـماء المحطات والمسافات بينها قـد أصبحت معلومة على وجه الدقة .

محطة المـدينة المنورة :

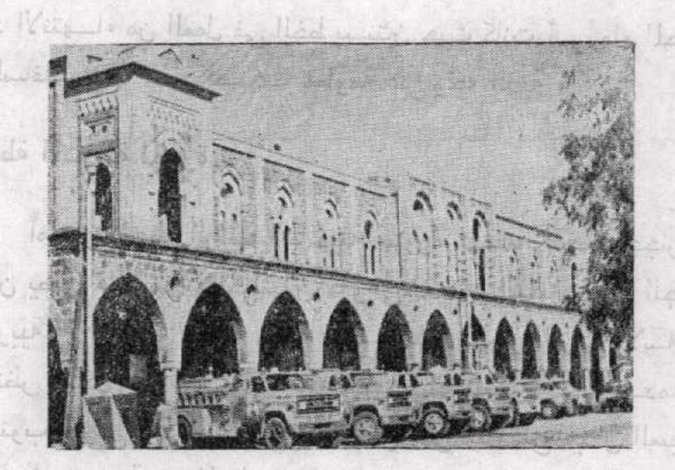
أما عن المحطة الرئيسية بالمدينة المنورة نهـاية الخط الحجازى ، فكان يطلق عليها « الاستاسيون » وهى المحطة الـكبرى فى الجزيرة العربية [١٣] ، وهى محطة فخمة مبنيـة على الطراز العربى الاسلامى، (أنظر الشكل رقم ١) وكانت تقع عنـد باب العنبرية قبل هـدمه فى الجنوب الغربى للمدينة المنورة ، أما الآن فهى تطل على ميدان العنبرية، وأمامها حديقـة فى الميدان تتوسطها نافورة ، وتستعمل الآن سـاحة المحطة الداخلية التى كانت موقفا للقطارات مركزا لاستقبال سـيارات نقل الحجاج بدلا من دخولها المـدينة فى موسم الحج تخفيفا لاختناق المرور وازدحام الشوارع والساحات بها [١٤] (أنظر الشكل رقم ٢).

وقـد شرع فى بنـاء محطـة المـدينة المنورة وجامع الحميدية (مسجد العنبرية الآن) الواقع بجوارها والمطل على نفس الميدان سنة ١٣٢٥هـ / ١٩٠٧م ، وتم بنـاء المحطة والمسجد سنة ١٣٢٦هـ / ١٩٠٨م — كما سبق أن أشرنا — وبوشر العمل فى بناء الـكلية الاسلامية التى اعتزم السلطان عبد الحميد انشاءها أمام المحطـة على نفس الميـدان الحالى ، ولـكن لم يتح لهـذا الصرح العلمى أن يكتمـل ، فلم يتم بناء الطابق الأول نتيجة لانقلاب الاتحاديين وخلع السلطان عبدالحميد صاحب هذه الأعمال المجيدة ، وفى العهد السعودى أكمل بنـاء الطابق

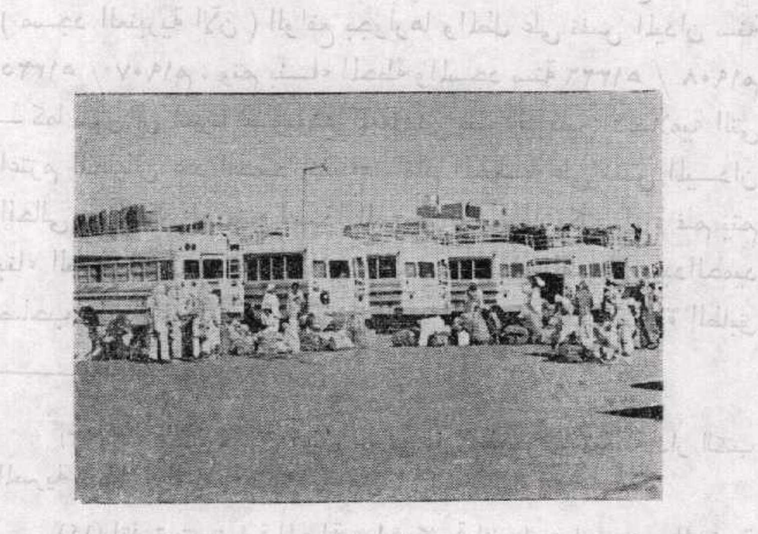
---

(١٣) د. محمد حسين هيكل — فى منزل الوحى ، مطبعة دار الكتب المصرية ، ط١ ، القاهرة ١٣٥٦ هـ ص ٤٧١ .

(١٤) لقد قمت بزيارة المحطة مرات كثيرة أثنـاء تواجـدى بالمدينـة المنورة لمدة أربع سنوات (١٤٠٠ — ١٤٠٤ هـ / ١٩٨٠ — ١٩٨٤ م) حيث كنت معارا من جامعة الأزهر للتدريس بالجامعة الاسلامية بالمدينة المنورة.



الشكل رقم (١) محطة سكة حديد الحجاز بالمدينة المنورة
تطل على ميدان العنبرية



الشكل رقم (٢) بعض سيارات نقل الحجاج فى الساحة الداخلية
لمحطة سكة حديد الحجاز بالمدينة المنورة

الأول وبنى الطابق الثـــانى ، واستخدم هذا المبنى مدرسة ثانوية تحمل الآن اسم « مدرسة طيبة الثانوية » (١٥) وهى مستمرة حتى يومنا هذا فى أداء رسالتها التعليمية .

ويقع بالساحة الداخلية للمحطـــة « مسجد السقيا » ، ويذكر عن هذا المسجد أن النبى ﷺ عرض المسلمين فى مكانه عند توجهه لغزوة بدر فى السنة الثانية من الهجرة ، وصلى فيــه ودعا لأهل المــدينة ، وكانت الأرض ملــكا لسعد بن أبى وقاص رضى الله عنه بأصل الحرة عند بيوت السقاه ، واليها نسب اسم هذا المسجد (١٦) (أنظر الشكل رقم ٣) .

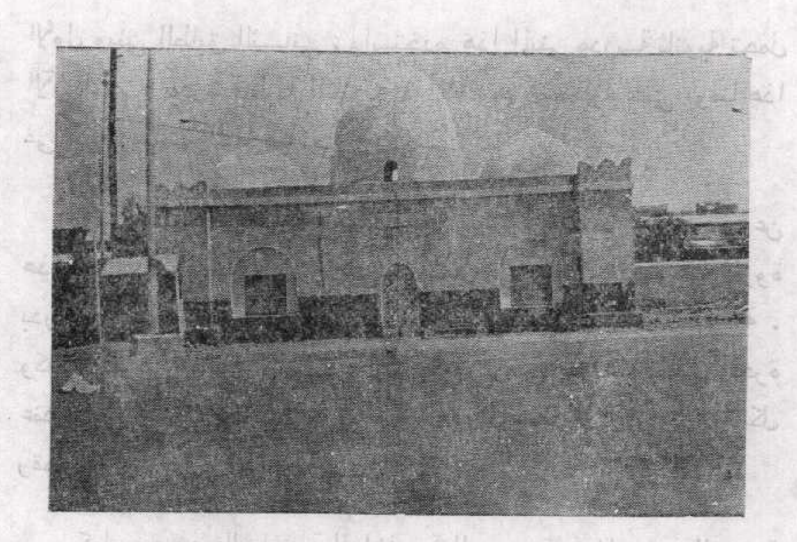
كما يوجـد بالساحــة الداخليــة العــديد من المبــانى الضخمة والصــغيرة التى كانت معدة للاســتخدامات المختلفــة ، منها الورشة الضخمة وسقيفة الاصــلاح وحظيرة القطارات التى يوجد بها عنبران كبيران فى كل عنبر قضيبان تدخل عليهما القطارات ، ويوجد بداخلهـا الآن بالفعل ثلاث قاطرات معطلة ، هذا بالاضافة الى قاطرة أخرى معطلة واقفة على قضيبين فى العراء أمام مصــدات حــديدية ، والعديد من العربات القــديمة المتهالــكة الموجودة على امتداد ساحة المحطــة من الخلف (أنظر الأشكال رقم ٤ ، ٥ ، ٦) .

كما توجد أيضا فى ساحة المحطة الداخلية مبانى بعض المستودعات التى كانت تستخدم فى تخزين الفحم لتسيير القاطرات ، وفى حفظ بعض المعدات والآلات والمهمات الخاصة بالمحطة ، أضف الى ذلك مبنى كبير به عدد من

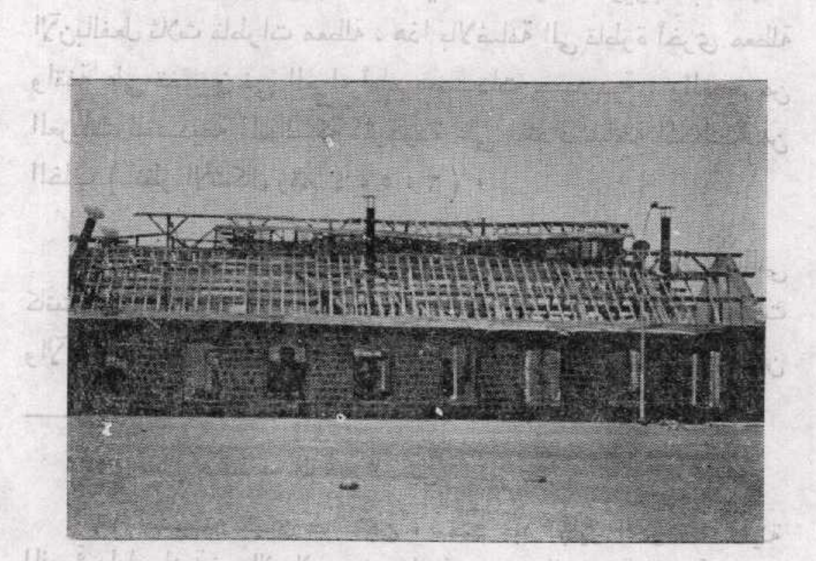
---

(١٥) على حافظ — المرجع السابق ، ص ٣٥ .

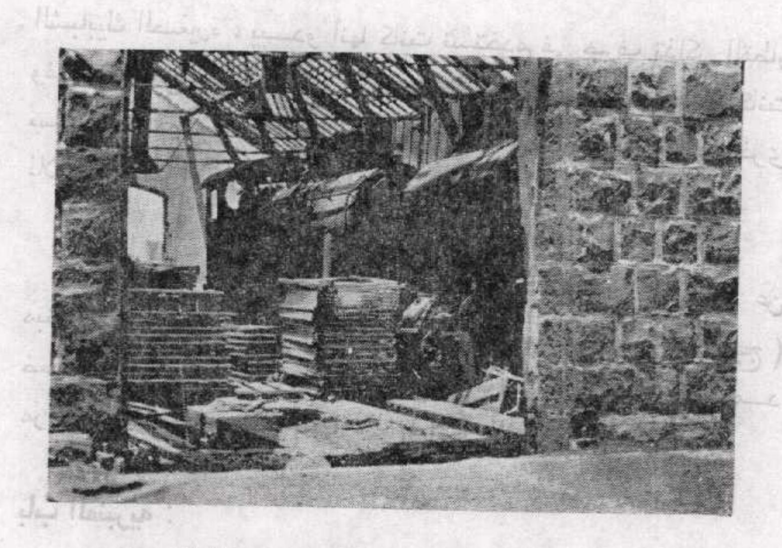
(١٦) صــدقة حسن خاشقجى ، محمد عبد الجليل النمر : المــدينة المنورة وأول بلدية فى الاسلام عرض تاريخى موجز للمدينـــة المنورة وشرح مفصل لتاريخ بلديتها ، من مؤلفات ومطبوعات بلدية المــدينة المنــورة عام ١٤٠١ هـ ، ثلاثة أجزاء فى مجلد واحد ، انظر ص ١١٢ .



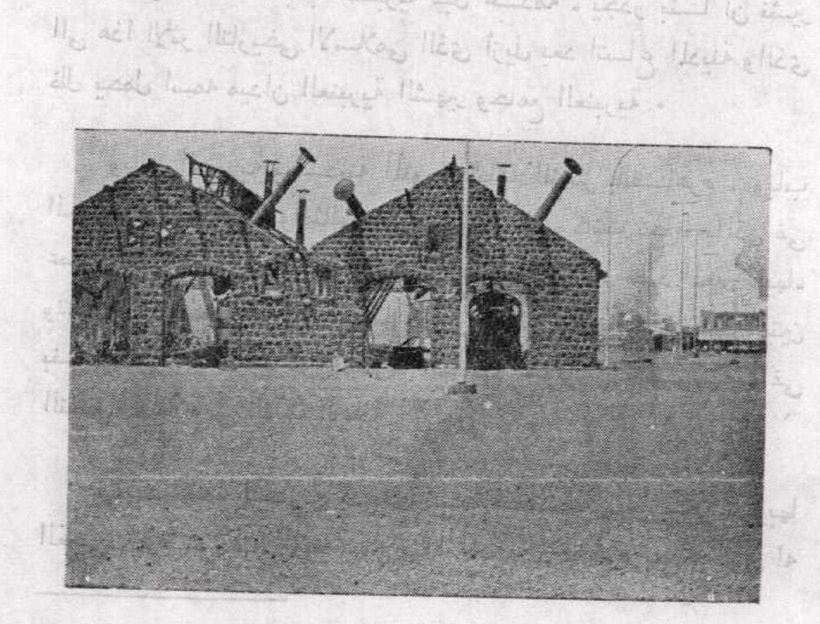
الشكل رقم (٣) مسجد السقيا داخل محطة سكة حديد
الحجاز بالمدينة المنورة



الشكل رقم (٤) احدى سقائف اصلاح القاطرات الملحقة
بمبنى محطة سكة حديد الحجاز بالمدينة المنورة



الشكل رقم (٥) قاطرتان معطلتان داخل سقيفة الاصـلاح الملحقة بمحطة سكة حديد الحجاز بالمدينة المنورة



الشكل رقم (٦) حظيرة القاطرات الملحقة بمحطة سكة حديد الحجاز بالمـدينة المنورة

الشبابيك الصغيرة ، يبدو أنها كانت تستخدم فى صرف تذاكر القطار وفى التخليص على البضائع ، كما يوجد أيضا بعض المبانى التى كانت تستخدم كمساكن لمبيت الموظفين والعمال ، وعدة مبانى أخرى للاستخدامات الادارية المختلفة (أنظر الشكل رقم ٧) .

وفى الطرف الغربى للساحة يوجد خزان كبير للمياه عبارة عن مبنى مربع مرتفع من الحجر الأزرق يعلوه أربعة خزانات (صهاريج) ضخمة للمياه تتزود منها القطارات بالمياه اللازمة ، كما تمد مرافق المحطة بما تحتاجه منها (١٧) (أنظر الشكل رقم ٨) .

باب العنبرية :

وقبل أن نغادر الحديث عن محطة سكة حديد الحجاز بالمدينة المنورة الواقعة عند باب العنبرية قبل هدمه ، يجدر بنا أن نشير الى هذا الأثر التاريخى الاسلامى الذى أزيل بعد اتساع المدينة والذى ظل يحمل اسمه ميدان العنبرية الشهير وجامع العنبرية .

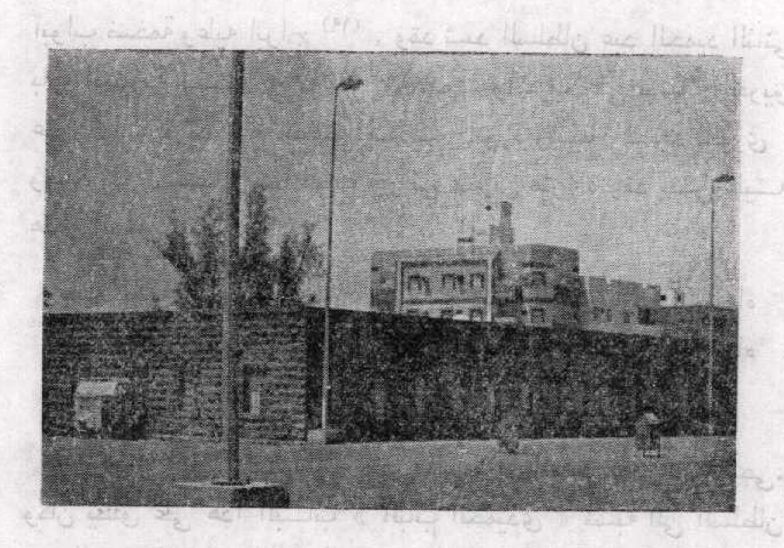
وباب العنبرية بالمدينة المنورة كباب النصر بالقاهرة ، وباب الساهرة بالقدس ، وأمثالهما من الأبواب التى كانت تحيط بالمدن فى عصور خلت ، والتى كانت تجعل منها حصونا منيعة ، تصد المغير عليها، وتحول بينه وبين اقتحامها ، وهى لذلك قد بنيت من حجر متين بناء محكما ، وقامت فوق جدرها السميكة عقود من الحجر تبعث فى النفس المهابة وفى القلب الرهبة (١٨) .

وقد كانت العنبرية مدخلا رئيسيا للمدينة المنورة فى جنوبها الغربى ، وقد اهتم العثمانيون بهذا المدخل وحصنوه بسور قوى له

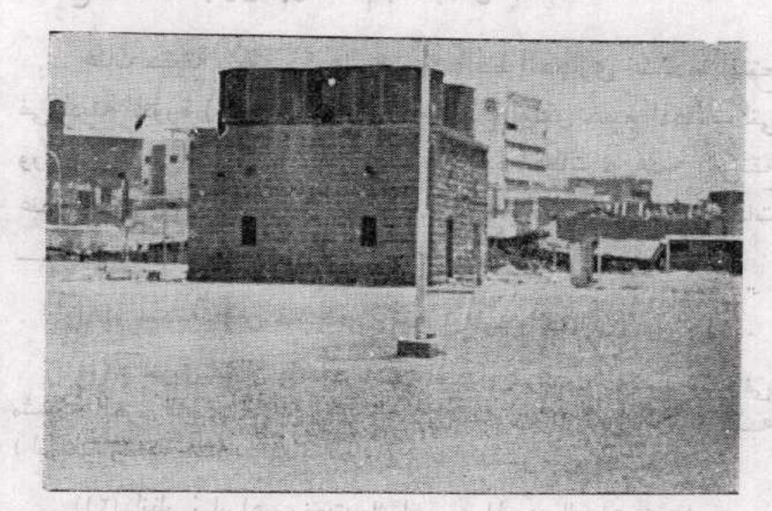
---

(١٧) هذه المعلومات استقيتها من مشاهداتى الشخصية لمبنى المحطة.

(١٨) د. محمد حسين هيكل — المرجع السابق ص ٤٣٢ .



الشكل رقم (٧) أحد المستودعات الملحقـة بمحطة سكة حديد الحجاز بالمـدينة المنورة



الشكل رقم (٨) مبنى صهاريج المياه فى الساحة الداخليـة لمحطة سكة حديد الحجاز بالمـدينة المنورة

أبواب ضخمة وعليه ابراج (١٩) ، وقد شيد السلطان عبد الحميد الثانى باب العنبرية سنة ١٣٠٥هـ / ١٨٨٧م ، وأشرف على بنائه الفريق عثمان باشا فريد (٢٠) محافظ المدينة المنورة وشيخ المسجد النبوى ، وقد بلغ ارتفاع هذا الباب حوالى عشرين مترا ، وقد نقش عليه هذان البيتان :

باب لطيبة شاده ملك الورى خاقننا الغازى الحميد ثناه
يا سعد أرخ باب سعد ناجح سلطاننا عبد الحميد بناه
١٣٠٥ هـ

وهذان البيتان من انشاء مفتى الشافعية السيد جعفر البرزنجى، وكان يطلق على هذا الباب « الباب الحميدى » نسبة الى السلطان عبد الحميد الثانى الذى أمر ببنائه ، ثم أطلق عليه سنة ١٩١٠ « الباب الرشاوى » نسبة الى السلطان محمد رشاد ، وذلك بعد خلع السلطان عبد الحميد الثانى على يد الاتحاديين سنة ١٩٠٩ (٢١) .

افتتاح الخط الحجازى قبل اتمام بناء بعض المحطات :

هناك حقيقة ينبغى ذكرها وهى أن الخط الحجازى عندما افتتح فى المدينة المنورة (شعبان ١٣٢٦هـ/١٩٠٨م) لم تكن جميع المحطات التى ورد ذكرها فى الجدول السابق قد تم بناؤها، فالمحطات من هدية التى تقع عند الكيلو ١١٣٣ جنوبى دمشق الى المدينة المنورة وعددها تسع محطات

---

(١٩) صدقة حسن خاشقجى وآخر ، المرجع السابق ، ص ١١٤ .

(٢٠) الفريق عثمان باشا فريد من أصل شركسى ، وقد مكث فى مشيخة الحرم النبوى الى أن أعلن الدستور عام ١٩٠٨ فعزل من منصبه (ابراهيم رفعت باشا — مرآة الحرمين ، ح١ هامش ص ٣٨٣) .

(٢١) أنظر : ابراهيم رفعت باشا — المصدر السابق ، ح١ ص ص ٣٨٢ ، ٣٨٣ ، محمد لبيب البتنونى — المصدر السابق ، ص ٢٣٥ .

لم تكن حتى المحرم سنة ١٣٢٨هـ / يناير ١٩١٠م قد تم تشييدها ، وكان العمل فيها يجرى على قدم وساق ، وكان يعمل فى بنائها كثير من العمال المصريين ، وأغلبهم من مديريتى جرجا وقنا ، وعند مرور القطار الذى كان يقل الخديو عباس حلمى الثانى عليهم — فى حجه ذلك العام — أظهروا المزيد من الفرح والاغتباط ، ووقفوا يحيونه أثناء مروره عليهم ، بل ان رصيف محطة المدينة المنورة ذاتها لم يكن قد كمل بناؤه فى ذلك التاريخ ، حتى أن القطار الذى كان يستقله الخديو عباس حلمى وقف فى رحبة المحطة ، نظرا لعدم وجود رصيف صالح للوقوف عليه [٢٢] .

نماذج بناء بعض المحطات الهامة والصغيرة :

لم تكن جميع محطات الخط الحجازى تبنى على نمط واحد ، بل كانت تختلف حسب أهمية المحطات ، وما يستلزمه من تزويدها بالخدمات الضرورية لتشغيل الخط — كما سبق أن أشرنا — فكان يوجد بجانب المحطات الرئيسية والكبرى المزودة بكافة أنواع الخدمات مثل : دمشق ودرعا وحيفا وقطرانه وتبوك ومدائن صالح والمدينة المنورة — كان يوجد محطات صغيرة ، وهذه أيضا كانت تختلف فى نموذج بنائها حسب موقعها وضرورة توفر بعض الخدمات بها ، وسوف نورد فيمايلى نموذجين لهذه المحطات الصغيرة حتى يتضح لنا الحد الأدنى الواجب توافره فى مثل تلك المحطات :

فهناك مثلا محطة هدية — التى تبعد عن المدينة المنورة ١٦٩ كيلومترا شمالا — وهى من المحطات الصغيرة الهامة ، نجدها مبنية من الحجر الأزرق الأصم على شكل قلعة صغيرة حيث يوجد فى محيطها مزاغل [٢٣] تستخدم للدفاع عن المحطة اذا لزم الأمر ذلك ، وبجانب

---

(٢٢) البتنونى — المصدر السابق ، ص ص ٢٣٤ — ٢٣٥ .

(٢٣) أى فتحات صغيرة توضع فيها ماسورة البندقية .

المحطة يوجد بنـاء كبير عليه أحواض من الحديد تأخذ منها القطارات حاجتها من الماء بواسطة آلات رافعة تدار بالبترول بواسطة «موتور»، كما هو الشأن فى جميع المحطات الرئيسية على الخط ؛ ومن خلف هذا البنـاء يوجد العـديد من العشش بعضها مبنى بالحجر والبعض الآخر بالطوب اللبن ، وقـد أعـدت لسكنى عمـال المحطـة وبعض الجنود المكلفين بحراسة السكة الحديد ، وعلى جانبى الخط فوق ذروتى الجبل الشرقى والغربى توجد قلعتان يصعد الى كل منهما قوة (قره قول) من عسكر الدولة العثمانية لحماية المحطة ، حيث تقيم هذه القوة بالقلعـة طول النهـار وتنزل فى المساء الى مساكنها فى العشش المـذكورة ، وهنـاك يصنعون الخبز لأنفسهم بطريقـة نظيفة ، وهو أشـبه شىء بما كانوا يسمونه بالخبز الصامولى عند العساكر المصرية (٢٤) .

وهنـاك أيضا نماذج أخرى لبعض المحطات الصغيرة ، فلقد قمت بجولة من المدينة المنورة متجها شمالا بحذاء الخط الحـديدى فمررت بمحطات المحيط التى تبعد عن المـدينة ١٥ كم ، والحفيرة التى تبعـد عن المدينة ٣٤ كم ، وبواط التى تبعد عن المدينة ٥٥ كم ، أما محطـة المحيط فلم أتمكن من رؤيتها نظرا لأن التوسع العمرانى شمالى المدينة قـد وصل اليها وأصبحت محاطة ببعض المنشآت ، أما محطتا الحفيرة وبواط فقـد زرتهما أكثر من مرة وهما مبنيتان على نمط واحد ، وليس هنـاك اختلاف بينهما الا فى عدد منشآت كل منهما ؛ فمحطة الحفيرة بهـا ثلاث منشآت : مبنى المحطة ، والقلعة وصـهريج الميـاه ، أما محطة بواط فليس بهـا سوى مبنى المحطة والقلعـة فقط ، وليس بها خزان للمياه ، ويبدو أن السر فى عدم وجود خزان للمياه فى محطـة بواط هو وجود بئر للميـاه قريب من المحطـة فاسـتغنى به عن بناء الخزان .

أما مبنى المحطة فقد بنى من الحجر الأزرق على شكل قلعـة من

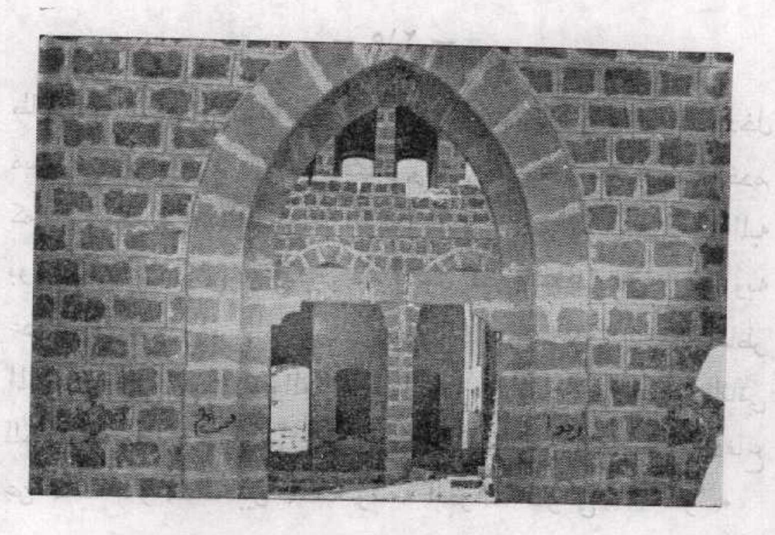
---

(٢٤) البتنونى — المصدر السابق ، ص ٢٣٠ .

طابقين ، الطابق الأول به العديد من الحجرات وبهو واسع أمام المدخل مباشرة ودورة مياه ، (أنظر الشكل رقم ٩) ويبدو أنه كان يستخدم كمكاتب لادارة المحطة ، وأما الطابق الثانى الذى يمكن الصعود اليه بواسطة سلم داخلى من الحجر فهو يشكل الجزء الخلفى من المحطة وبه عدة حجرات ودورة مياه ويبدو أنها كانت تستخدم لسكنى ناظر المحطة وبعض الموظفين والعمال ، أما الجزء الأمامى من الطابق الثانى للمحطة فهو عبارة عن سور به بعض المزاغل التى تستخدم فى الدفاع عن المحطة ، والمسافة بين المحطة وقلعة الحراسة حوالى ١٢٠ مترا .

وأما القلعة فهى أيضا مبنية من الحجر الأزرق وتتكون من طابقين : الطابق الأول ويتكون من عدد ٦ غرف وحمام وبهو فى الوسط أمام المدخل مباشرة ، وأما الغرف فتشكل جوانب القلعة الثلاث الأخرى، وبها مزاغل من جميع الاتجاهات ليستخدمها الجنود فى الدفاع عن القلعة . ومن البهو يصعد سلم رئيسى من الحجر الأزرق الى الطابق الثانى (أنظر الشكل رقم ١٠) بالاضافة الى سلم احتياطى عبارة عن قطع حديدية مكونة من ثلاثة أضلاع ومثبتة فى الحائط فوق بعضها . أما الطابق الثانى فيتكون من غرفتين فقط بينهما حمام من الداخل وبقية الطابق فى القسم الأمامى عبارة عن سور يحيط بسطح القلعة وبه مزاغل لاستخدام البنادق ضد أى هجوم على القلعة (أنظر الشكل رقم ١١) ويوجد بداخل القلعة فى وسط البهو خزان تحت الأرض، لا أدرى هل هو خزان صرف ؟ أو خزان مياه تصل اليه المياه من الخزان (الصهريج) المقام بالقرب من القلعة بواسطة ماسورة أو قناة حتى يتمكن الجنود من الحصول على المياه اللازمة لهم .

أما خزان المياه (الصهريج) فانه يوجد على بعد عشرة أمتار من القلعة ، وهو عبارة عن بناء دائرى من الحجر الأزرق يعلوه خزان



الشكل رقم (٩) باب ومدخل محطة الحفيرة



الشكل رقم (١٠) السلالم الداخلية للقلعة
الملحقـــة بمحطة بواط

من الحديد على هيئة صهريج كبير لتخزين المياه فيه وتنزل منه ماسورة لتفريغ المياه للانتفاع بها [٢٥] (أنظر الشكل رقم ١٢) •

مركز الحجر الصحى فى تبوك :

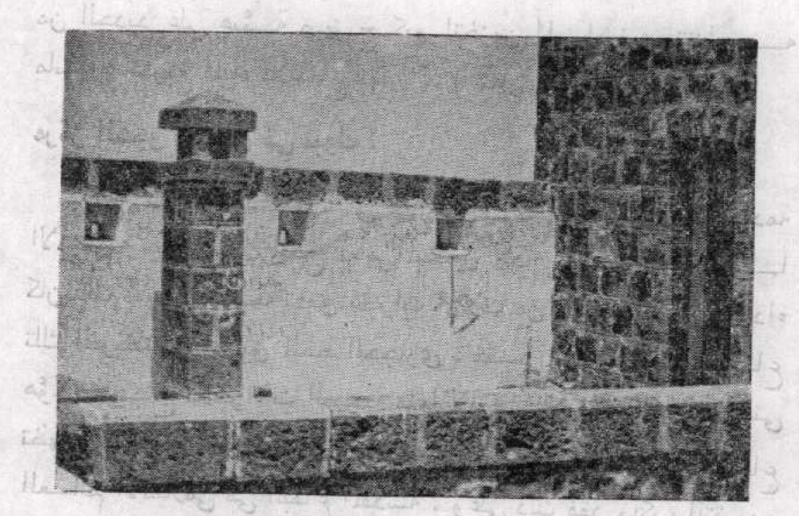
لما كان الهدف الأسمى من بناء الخط الحجازى هو خدمة الاسلام وتيسير سبل الحج أمام المسلمين لأداء فريضة الحج ، ولما كان ذلك سوف يستتبعه تدفق عشرات الآلاف من المسلمين كل عام لأداء تلك الفريضة عن طريق الخط الحجازى ، فقد استلزم ذلك اخضاع هؤلاء الحجاج للاجراءات الصحية منعا لانتشار الأوبئة والأمراض التى تظهر أثناء موسم الحج نتيجة اجتماع الآلاف المؤلفة من شتى بقاع العالم الاسلامى فى البقاع المقدسة ، وعلى ذلك فقد واكب التقدم فى بناء الخط الحديدى التفكير فى اقامة مركز أو محطة للحجر الصحى فى نقطة ما على الخط لتسهيل عملية الاجراءات الصحية للحجاج بعد أدائهم فريضة الحج وقبل عودتهم الى بلادهم ، حتى لايحملون معهم الأوبئة التى ينتج عنها كوارث صحية •

ولقد أسهم المكتب الدولى للاصلاحات الصحية الشرقية فى اعداد هذا المشروع وتوفير الوسائل لانجازه ، وذلك بقيام عدد كبير من المستشارين الصحيين الدوليين التابعين للمكتب بدراسة واختيار الأماكن الصالحة والمناسبة لبناء ذلك المعتزل الصحى ، وأيضا اسهام المكتب فى نفقات اعداده وتجهيز معداته ، ويكون للمكتب الاشراف الصحى عليه ، وبالفعل تم اختيار مدينة تبوك على الخط الحجازى وتم بناء المركز الصحى فيها [٢٦] ، وظل يقوم بدوره فى عملية الاجراءات الصحية للحجاج •

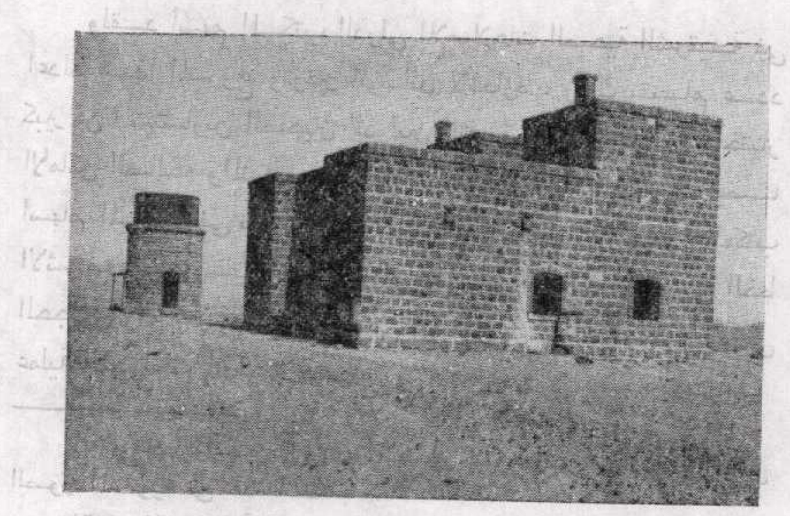
---

(٢٥) قام المؤلف بزيارة تلك المناطق أكثر من مرة والتقط لها بعض الصور المنشورة فى هذا الكتاب •

(٢٦) وثائق وزارة الهند : I. O. R : L/P & S/10/12.
مذكرة كامبون فى ٧ سبتمبر ١٩٠٨ (مكتب الاصلاحات الصحية الشرقية) •



الشكل رقم (١١) سطح القلعة الملحقة بمحطة بواط



الشكل رقم (١٢) قلعة الحراسة وصهريج المياه بمحطة الحفيرة

غير أن عدم كفاية الاستعدادات فى هذا المركز الصحى ، وما نتج عنها من التقصير فى أداء الخدمات الصحية كان مثار العديد من الشكاوى التى رفعتها سلطات سكة حديد الحجاز الى المكتب الصحى الدولى ضد الدكتور فريد ابراهيم مدير المركز الصحى فى تبوك ، فتقرر فى أوائل سنة ١٩١٠ م ايفاد بعثة صحية لدراسة الأوضاع فى المركز والتحقيق فى الشكاوى ، غير أن هذه البعثة لم تقم بمهمتها خير قيام ، ونظرا لتكرر الشكوى تقرر مرة أخرى فى سنة ١٩١٢ م ايفاد نائب رئيس المكتب الصحى الدولى دكتور جناب شهاب الدين فى مهمة الى تبوك للتحقيق فى الشكاوى المشار اليها ، ثم تقرر بعد ذلك أن يرافق دكتور دى لامار مندوب فرنسا فى المكتب الصحى الدولى دكتور جناب شهاب الدين نائب رئيس المكتب فى مهمته الى تبوك ، رغبة فى أن تؤدى الملاحظات التى يبديها كل منهما الى اصلاحات ادارية جدية فى هذا المرفق الصحى .

وقد وضع دكتور دى لامار تقريرا حول موضوع الرقابة الصحية على خط سكة حديد الحجاز متضمنا مايلى :

أولا — انه يوافق موافقة تامة على اختيار موقع تبوك للحجر الصحى الأساسى على الخط الحجازى ، ويدافع عن هذا الاختيار بشدة ، موضحا أنه لاتوجد نقطة أخرى على الخط تتمتع بمزايا أكثر وعيوب أقل من تبوك لاقامة محطة كبيرة للحجر الصحى للحجاج عليها .

وفى هذه المسألة يتفق دى لامار المندوب الفرنسى مع مااقترحته لجنة سنة ١٩٠٨ ، ومع رأى كليمو المندوب البريطانى فى المكتب الصحى الدولى الذى أيده بشدة فى أكثر من مناسبة : فى مكتب الصحة فى المؤتمر الدولى فى باريس ، وفى المذكرة التى نشرها فى سنة ١٩١٠ .

ثانيــا — يرى دى لامار ضرورة تزويد المركز الصحى فى تبوك بالمعدات ، وادخال بعض التحسينات فيــه ، وهذه المسألة قد حظيت باهتمام المــكتب الصحى الدولى الذى وجه اهتمامه لتنفيذها •

ثالثا — فى ختام تقريره يناقش دكتور دى لامار فــكرة العدول عن الحجر الصحى على البر (أى تبوك) على أن يستبدل به نظام يطلق عليه « الوقاية الصحية » على طول الخط • وهــذا النظــام يتضــمن تحسين الظروف الصــحية التى يســافر فى ظلهــا الحجاج ، وتقليل الازدحام فى قطارات الحجاج ، وتوزيع ماء نقى عليهم طوال الرحلة على الخط ، وبناء مراحيض فى المحطات وغير ذلك •

أما فى أوقات انتشار الأوبئة ، فيتم اخضاع الحجاج للتفتيش الصحى فى محطات متنــاثرة على طول الخط ، حيث تقام مستشفيات صــغيرة لعــزل حالات الطــاعون والــكوليرا التى يكتشفها التفتيش الصحى •

والجدير بالذكر أن هذا الاقتراح يتفق مع اقتراح آخر لــكليمو المندوب البريطانى مع اختلاف واحد ، هو أن كليمو كان يقترح أن تتم عملية الوقاية الصــحية على طول الخط مع الابقــاء على مركز الحجر الصحى فى تبوك ، وليس بديلا عنه •

رابعا — قدم دكتور دى لامار فى تقريره اقتراحا آخر كبــديل عن مركز الحجر الصحى فى تبوك ، وهو اقامة عدة بيوت فى دمشق يقيم فيهــا الحجاج بعد مغادرتهم القطار ، حيث يبقون تحت الملاحظة الطبية الشاملة لمدة معينة •

وهذا الاقتراح وجيه من الناحيــة النظرية الا أنه تصــادفه من الناحيــة العملية أو التطبيقية عدة صعوبات : من الذى يتكفل بتكاليف ونفقات هذه البيوت ، خصوصا وأن هذه التكلفة ستكون كبيرة ، كمــا أن الحجاج الذين يسكنون أصلا فى دمشق وما حولها ، ســيكون من

الصعب خضوعهم لهذا النظــام وحجزهم عن بيوتهم وهم قريبــون منها ، فاذا أرغموا على ذلك فلن يكون ذلك الا حجرا صــحيا كان من الممكن اجراؤه بكفاءة أكثر فى تبوك ، واما اذا لم يرغموا على الاقامة فى هذه البيوت ، فانهم سيتصلون بأقاربهم وبذلك سوف تنتقل عدوى الأمراض ، ومن يخرج منهم من هذه البيوت فلن يعود ، ولن يكون من السهل اعادتهم قسرا ، وفى الوقت ذاته ســيطبق الحجر على الحجاج من الأقاليم الأخرى (غير دمشق) وبذلك لن يكون الا حجرا صــحيا عاديا ، يمكن تنفيذه بسهولة أكثر وبكفاءة أكبر فى تبوك [٣٧] وبنــاء على ذلك صرف النظر عن تلك الاقتراحات البــديلة واســتمر الحجر الصحى للحجاج فى تبوك •

---

(٢٧) وثائق وزارة الهنــد : I. O. R : L/P & S/10/12.

رســالة من السفير البريطــانى فى الآســتانة الى وزير الخارجيــة البريطانية برقم ١١١ بتاريخ ١٠ يونيو ١٩١٢ ، مرفق بهــا تقريرمن كليمو المنــدوب البريطانى بمكتب الصحة بشأن الاجراءات الصحية لخط ســكة حــديد الحجاز برقم ٦٦ بتاريخ ٨ يونيو ١٩١٢ •

الفصل الثامن

الصعوبات التى اعترضت بناء الخط
وكيفية التغلب عليها

أولا — مشكلة العمالة

ثانيا — مشكلة الميـاه

ثالثا — السيول

رابعا — الرمال المتحركة

خامسا — الوقود

سادسا — هجوم العربان على الخط ومنشآته

لقد اعترض طريق بنـــاء الخط الحجازى عقبات وصعوبات كثيرة كان فى مقدمتها مسألة التمويل وتوفير نفقـــات بنـــاء الخط ، وهـــذه قـــد تمت معالجتها فى فصل خاص سابق ، وعند البـــدء فى التنفيذ أخذت العقبات تظهر الواحدة تلو الأخرى تتحدى القائمين على التنفيذ، فكانت مشكلة توفير العمال ، والسيول والرمال المتحركة ، والوقود ثم هجوم البـــدو على منشآت الخط ، ولـــكن بفضل الله سبحانه وتعالى وقوة عزيمة السلطان عبد الحميد ورغبته الأكيدة فى تنفيذ هذا المشروع العظيم ، فضلا عن همة القـــائمين على بنـــاء الخط ، أمكن التغلب على تلك الصعوبات وقهرها ، واتمام بنـــاء هذا المشروع الاسلامى الـــكبير الذى يعد بحق مفخرة للدولة العثمانية بعـــامة ، وللسلطان عبدالحميد بخاصـــة •

أولا ـــ مشكلة العمالة :

فى الواقع أن توفير العمال والفنيين والمهندسين اللازمين لبنـــاء الخط الحجازى كان يمكن ألا تكون هنـــاك مشـــكلة بسبب ذلك • لولا وجود اعتبارين هامين ينبغى ملاحظتهما :

الأول ـــ أن مشروع الخط الحجازى مشروع اسلامى صرف ، وقر فى ذهن صـــاحبه والقائمين على تنفيذه أنه يجب الاعتماد أساسا فى تنفيذه على أيدى اســـلامية بالدرجة الأولى ، ولا يستعان بغير المسلمين الا فى حدود ضيقة ، وعند الضرورة القصـــوى فقط ، ومن ثم فقـــد رأينـــا فيما سبق كيف أن المرحـــلة الأولى فى البنـــاء اعتمـــدت على عمـــال ومهندسين مسلمين فقط ، ولم يلجأ القائمون على التنفيذ الى الاســـتعانة بالأوربيـــين الا عنـــدما لاحظوا البطء الشـــديد والتعـــثر فى البنـــاء •

الثانى — أن الدولة العثمانية كانت تمر بأزمة ماليـــة طاحنـــة ، وتعيش فى ظل الديون المرهقة ابان تنفيذ المشروع ، ومن ثم فانهـــا لم تخصص ميزانيـــة للمشروع ضمن الميزانيـــة العـــامة للدولة ، كما أنها لم تلجأ الى بيوت المـــال الأوربيـــة ، أو الشركات الأجنبية لتمويل المشروع وتنفيذه شأن بقية مشروعات الدولة الحديدية ، وانما اعتمدت الدولة — فى تمويل المشروع — بصفة عامة على التبرعات الاســـلامية من داخل الدولة وخارجهـــا ، بالاضـــافة الى تخصيص بعض الموارد المحدودة لصـــالح المشروع • ولذلك كان لابد من الاقتصاد فى النفقات قـــدر الامكان ، لأن معظم موارد تمويل الخط — وهى التبرعات — غير ثابتة ولا يمكن لأحد التكهن او التنبؤ بمقدارها على وجه التحديد •

اننـــا لو صرفنـــا النظر عن هذين الاعتبارين وكان المشروع من المشـــاريع العـــادية لأمكن تمويله عن طريق القـــروض ، أو الشركات الأجنبية • وأصبحت له ميزانية ثابتـــة ، ولأمكن بالتالى توفير العمالة اللازمة له ، اســـلامية كانت أو غير اسلامية دون أية عقبة أو صعوبة ، ولـــكانت بلغت تكاليفه أضعاف ما أنفق بالفعل • ولـــكن وجود هـــذين الاعتبارين كان وراء مشكلة العمالة •

لقد اعتزم السلطان عبد الحميد ومستشاروه أن يكون خط سكة حديد الحجاز مشروعا عثمانيا اســـلاميا فى تمويله وادارته ، وأن يتم انشاؤه بأيدى أشخاص عثمانيين وبمواد من انتـــاج أقطـــار الـــدولة العثمانية ، ولـــكن لم يلبث أن اتضح ضرورة استخدام موظفين فنيين أجانب للاشراف على عمليات الانشاء ، فكان تعيين المهنـــدس الألمانى ميسنر باشا [1] ، الذى عمد بدوره الى استخدام مهندسين أوربيين كان أكثرهم من الألمـــان ، وقـــد بلغ عدد المهندسين الأجانب مايقارب نصف عدد المهندسين الذين اشـــتغلوا فى بنـــاء الخط ، ولم يقتصر الأمر على

---

(١) منح السلطان عبد الحميد المهنـــدس ميسنر لقب باشا مكافأة له على جهوده فى بنـــاء الخط •

المهندسين اذ أن النقص فى العمال الفنيين والصناع المهرة ، اضطر المسئولين الى استخدام فنيين أجانب من الايطاليين واليونانيين وغيرهم ، لبناء المحطات والجسور والأنفاق ، كما سبق أن أشرنا ، وقد تم استخدام الصناع المصريين بدلا من الأوربيين ابتداء من محطة الأخضر (الكيلو ٧٦٠ جنوبى دمشق) حتى المدينة المنورة •

وقد استلزم وجود هؤلاء الأجانب ، وتحملهم مشقة الاقامة فى الصحراء ، والصعوبات التى كان يجب عليهم تحملها من نقص فى المؤن والماء ، التى لاتصل فى موعدها أحيانا ، وكلما تقدم العمل جنوبا فى الصحراء ازدادت تلك المشقات — استلزم ذلك السخاء معهم فى الأجور والمكافآت اغراء لهم ببذل الجهد والتقدم فى العمل (٢) •

أما الأعمال العادية التى لاتحتاج الى مهارة فنية خاصة كالأعمال الأرضية من تمهيد وردم وتسوية ••• وغيرها ، وكانت تمثل الجزء الأكبر من حجم مشكلة العمالة ، فقد كانت هناك صعوبة كبرى فى الحصول على هذا النوع من العمال ، ولا سيما كلما تقدم بناء الخط جنوبا فى المناطق الصحراوية ، لأنه اذا أمكن توفير جزء من هذه العمالة لبناء الخط فى جزئه الشامى الآهل بالسكان ، فان هؤلاء العمال — فضلا عن ارتفاع أجورهم — يرفضون العمل فى المناطق الصحراوية الجنوبية فى الجزء الحجازى من الخط البعيد عن قراهم • أما قبائل البدو الضاربة على طول الخط جنوبا ، فانهم فضلا عن نظرتهم العدائية للخط ، ليسوا مؤهلين بطبيعتهم لمثل تلك الأعمال ، وقد أمكن التغلب على تلك المشكلة باستخدام جنود الجيش العثمانى فى تلك الأعمال كما سبق أن أشرنا ، وفى بادىء الأمر تم استخدام جنود سريتين (نحو ٦٠٠ جندى) ، ثم أخذ العدد يرتفع بالتدريج •

ففى نهاية عام ١٩٠٢ كان عدد الجنود الذين يعملون بالخط قد

(٢) تقرير أولر (Auler) باشا ، مصدر سبق ذكره •

وصل الى ٤٢٠٠ رجل مختارين من الفيالق المختلفة ، ويعملون تحت قيادة مهندسى هذه الفيالق وبيانهم كالتالى :

— الكتائب الأولى والثانية والثالثة من الجيش الثالث والثلاثين

— الكتيبتان الثانية والثالثة من الجيش التاسع والثلاثين .

— الكتيبتان الثانية والثالثة من الجيش الأربعين .

هذا بالاضافة الى كتيبتين أخريتين كانتا فى دورة تدريبية على أعمال البناء فى الخط تمهيدا لارسالهما الى منطقة العمل فى الخط الفرعى درعا/حيفا (٣) .

وفى عام ١٩٠٦ وصل عدد الجنود العاملين فى الخط الى ٥٦٥٠ رجلا كان توزيعهم على النحو التالى :

— كتيبة السكك الحديدية رقم ١ وعدد أفرادها ١٢٠٠ رجل ، وقد اهتمت أساسا بأعمال المساحة .

— كتيبة السكك الحديدية رقم ٢ وعدد أفرادها ١٢٠٠ رجل ، واختصت بخط حيفا .

— مجموعة المهندسين العسكريين الخبراء بالألغام بالجيش الخامس وعددهم ٢٠٠ رجل .

— فصيلة من مجموعة سلاح الاشارة (البرق) بالجيش الخامس وعددها ٥٠ رجلا .

---

(٣) وثائق وزارة الهند : I. O. R : L/P & S/10/12.

رسالة من السفير البريطانى فى الآستانة الى وزير الخارجية البريطانية (بدون رقم) بتاريخ ٣٠ ديسمبر ١٩٠٢ ، مرفق بها نسخة من رسالة الملحق العسكرى فى السفارة البريطانية فى الآستانة الى السفير المذكور برقم ٤٠ بتاريخ ٣٠ ديسمبر ١٩٠٢ .

— كتيبتان من المشاة بالجيش الثالث والثلاثين وعددهما ١٠٠٠ رجل

— ثلاث كتائب من مشاة الجيش التاسع والثلاثين وعددهم ١٠٠٠ رجل •

— أربع كتائب من مشاة الجيش التاسع والثلاثين وعددهم ١٠٠٠ رجل •

فيكون مجموع هذه القوات ٥٦٥٠ رجلا •

وقد ارتفع هذا العدد فى عام ١٩٠٧ الى حوالى ٧٥٠٠ رجل [٤]•

وكان هؤلاء الجنود يقومون بتمهيد الأرض التى سيمر عليها خط السكة ، فأحيانا يعملون فى حفر التلال المرتفعة ، وأحيانا أخرى ينقلون التراب لرفع مستوى الأرضة المنخفضة ، وأحيانا ثالثة يقومون بفرش الأرض بالحصى وتمديد القضبان ، (أنظر الشكل رقم ١٣) وقد عانى هؤلاء الجنود الكثير من شدة الحر فى الصيف والبرد فى الشتاء ، ومن قلة الماء ، كما انتشرت بينهم أمراض التيفوئيد والكوليرا والدوسنطاريا ، فقضى كثير منهم نحبهم ، لأن الدولة لم تتخذ ترتيبات صحية وافية الا فى سنة ١٩٠٧ أى قبل انتهاء العمل بالخط بسنة واحدة •

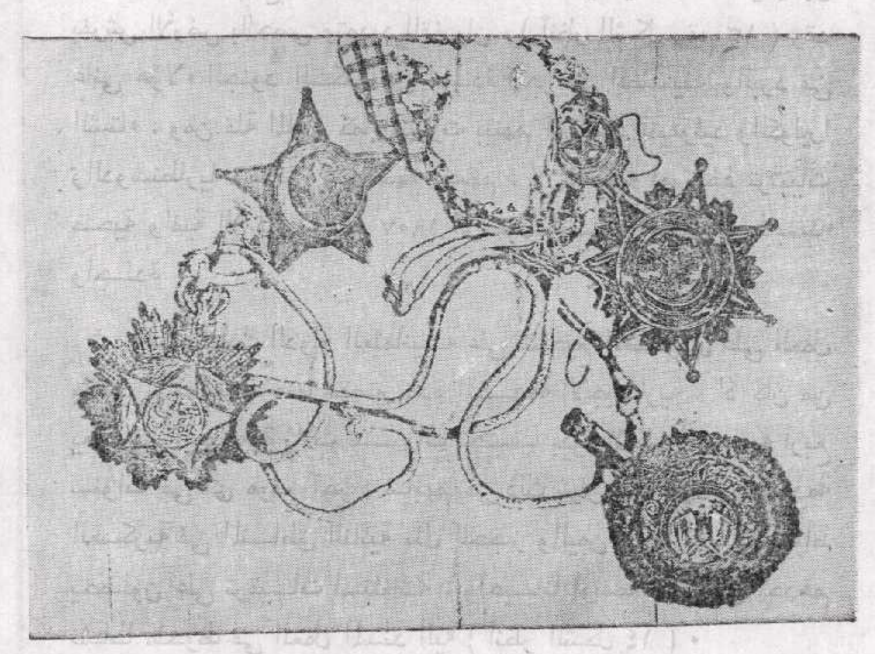
وقد دأبت الدولة العثمانية على تشجيع العسكريين على العمل بشتى الأساليب ، منها تقصير مدة الخدمة الاجبارية ، اذ كان من يعمل فى الخط مدة ثلاث سنوات تحتسب بديلا عن الخدمة أربع سنوات فى أى موقع آخر ، شأنهم فى ذلك شأن من يقومون بالخدمة العسكرية فى المناطق النائية مثل الحجاز واليمن ، كما كان الضباط يحصلون على ترقيات استثنائية ، وأحيانا أوسمة اذا أبدى أحدهم نشاطا ملحوظا فى العمل المسند اليه (أنظر الشكل ١٤) •

---

(٤) وثائق وزارة الهند : I. O. R : L/P & S/10/12.
تقرير أولر (Auler) باشا ، مصدر سبق ذكره •



الشكل رقم (١٣) الجنود الأتراك يعملون فى بناء سكة حديد الحجاز



الشكل رقم (١٤) بعض نماذج للأوسمة والنياشين التى كانت تمنح للعاملين بسكة حديد الحجاز

ومن أساليب التشجيع أيضا كانت المكافآت أو مايمكن أن نطلق عليه اليوم الحوافز ، وقد تدرج العمل بهذا الأسلوب ، ففى البـداية كانت تصرف المكافأة (بنظام اليومية) ، أى أن الرجل كان يتقاضى قرشا واحدا فى اليوم مكافأة له على عمله ، ثم رأى المسئولون أن العمل يسير ببطء شديد ، لأن الجندى كان لايتعـدى انجـازه اليومى مترا مكعبا واحدا ، وغالبا نصـف متر مكعب فى اليوم ، ومن ثم رؤى أن تصرف المكافأة (بنظام المقـاولة) أى يصرف للجندى قرشا واحدا لكل متر مكعب من أعمال الحفر ، وقـد أتى هـذا النظـام بثمرته سريعا ، فأصبح الجندى ينجز ثلاثة وأحيـانا أربعة أمتار مكعبة فى اليوم الواحد ، رغبة فى الحصول على أعلى قـدر من المكافأة التى كانت باعثا كبيرا للجنود ليبذلوا قصارى جهدهم فى العمل ، الأمر الذى ترتب عليه سرعة العمل فى بناء الخط أضعاف ماكان عليه فى السابق ٠

كما لم يحرم الموظفون حتى رتبـة رئيس موقع من تلك المكافأة، فقد كان يصرف للواحد منهم ١٠ بارا لكل متر مكعب من أعمال الحفر التى تتم بواسطة مرءوسيهم ٠

أما الرؤساء الكبار أو المراتب العليـا فـكانوا يحصلون على مكافأة قـــدرها ١٢٠٠٠ قرش عن كل ١٥٠٠٠ متر مكعب من أعمـال الحفر التى يتم انجازها ، هذا فضلا عن أحقيتهم فى المطالبة بانتقالهم الى أى مكان آخر يرغبونه بترقية وذلك بعد عامين من الخدمة فى بناء الخط الحجازى [٥] ٠

---

(٥) وثائق وزارة الهنـد : I. O. R : L/p & S/10/12

رسـالة من السـفير البريطـانى فى الآستانة الى وزير الخارجيـة البريطانية برقم ٣٣ بتاريخ ٢٨ يناير ١٩٠٢ ، مرفق بها التقرير الذى رفعه القنصل البريطانى فى دمشق الى السفير البريطانى فى الآستانة بشأن سكة حديد الحجاز ، برقم ٥ بتاريخ ١٣ يناير ١٩٠٢ ٠

والجدير بالذكر أن العمال الأجانب كالايطاليين واليونانيين ، كانوا يتقاضون مكافآت أضعاف مايتقاضاه الجنود العثمانيون ، فبينما كان يتقاضى الجندى قرشا واحدا عن كل متر فى الأرض الرملية وثلاثة قروش فى الأرض الصخرية ، كان العامل الأجنبى يتقاضى مكافأة قدرها ٢½ قرش عن كل متر فى الأرض الرملية ، و١٢—١٤ قرشا اذا كانت الأرض صخرية (٦) .

وهكذا استطاعت الدولة العثمانية أن تعالج مشكلة العمالة ، وأن تبعث النشاط فى نفوس العاملين بالخط حتى تم انجازه فى زمن قياسى .

أما عن محاولة الدولة توفير المواد اللازمة لبناء الخط من الموارد الداخلية ، كما كان يأمل السلطان عبد الحميد ومستشاروه ، فان هذه المحاولة لم تحرز نجاحا كبيرا ، فاضطرت ادارة الخط الى شراء معظم المواد المصنوعة من أوربا وأمريكا ، وعلى الأخص من المانيا وبلجيكا ، كما سبق أن ذكرنا .

ثانيا — مشكلة المياه :

لقد كانت ندرة الماء ومشكلة توفيره من أكبر العوائق التى صادفت بناء خط سكة حديد الحجاز ، ومن ثم فقد حظيت باهتمام المسئولين فى ادارة الخط ، وقد حذر المهندس مختار بك — فى تقريره — من خطورة هذه المشكلة ، وتفاقمها كلما تقدم العمل فى بناء الخط جنوبا مبتعدا عن دمشق وحيفا ، لأن العمل سوف يصبح أكثر صعوبة ، وسوف تصير مسألة الامداد بالماء على جانب كبير من الأهمية (٧) .

(٦) وثائق وزارة الهند : I. O. R : L/P & S/10/12.
تقرير ويلكى يونج ، مصدر سبق ذكره .
(٧) تقرير كولشتين ، مصدر سبق ذكره .

ويمكن تصـــور حجم هـــذه المشكلة اذا أدركنا أن بعض المحطات الواقعة شمال معان كانت بها آبار ، والبعض الآخر كان بها برك ذات جدران ، بعضها كان يرجع الى العهد الرومانى تجمع فيها الميـــاه أثناء موسم الأمطار للاستفادة منها أثنـــاء فصل الصيف فى الشرب والطهو، ويستخدمها العابرون من البـــدو بقطعانهم ، وهذه البرك تتسع لـكمية كبيرة من المـــاء ، فمثـــلا بركة قطرانة تتسع لســـتة وثلاثين ألف متر مكعب ، وبركة الجيزة (جيزى) تتسع لسبعين ألف متر مكعب ، ولكن هذه البرك غير مغطاة وسطحها متسع وليست عميقـــة بدرجة كبيرة ، ولذلك فان المـــاء سرعان مايتبخر منها بسبب حـــرارة الشمس ، وتظل خالية من المـــاء لبضعة أشهر ، وحتى المحطات التى توجد فيها آبار ، فانها أيضا تعانى من ندرة الماء ، حيث أن الحرارة المستمرة تجعلهـــا تجف [٨] .

وحتى سنة ١٩٠٦ فان الجزء الذى تم انجازه من الخط ، لم يتوفر له المـــاء الـــكافى بشكل مؤكد الا فى آبار دمشق ودرعا وسركة والزرقا وعمان والحسا (الحصة) ومعان ومدورة ، ومع ذلك فان مخزون المـــاء فى هذه الآبار ليس كافيا بدرجة تضمن تشغيل الخط بشكل منتظم [٩] .

وأما على خط درعا/حيفا الفرعى فان أحوال المـــاء أفضل منهـــا بكثير على الخط الرئيسى حيث توجد آبار غنية بالمـــاء على طول الخط الفرعى ، وحتى عندما تجف بعض فروع نهر الأردن فى الصيف بمـــا فيها اليرموك فان الميـــاه يستمر وجودها فى نهر الأردن نفسه فى كل الأوقات .

وقـــد تفاقمت مشكلة الميـــاه فى تلك السنة (١٩٠٦) عند موقع البنـــاء بين المـــدورة (٥٧٢ كم) وذات الحج (٦٠٨ كم) حيث كانت

---

(٨) تقرير أولر (Auler) باشا ، مصدر سبق ذكره .

(٩) تقرير كولشتين ، مصدر سبق ذكره .

الحاجة ماسة الى كميات كبيرة من المـاء يوميا لخلط (المونة) للبناء ، الى جانب الشراب والطهو لآلاف العمال ، بينما توجـد أقرب آبار عامرة بالمـاء فى معان عند الـكيلو ٤٥٨ ، وعلى ذلك فان نقل الماء الى موقع العمل على ظهور الابل بالـكميات المطلوبة ينتج عنه مشقة بالغة ، تتمثل فى طول المسافة بين منطقـة العمل وآبار الميـاه ، اذ كان على الابل التى تحمل المـاء أن تقطع مسافة تتراوح بين ١١٤ و١٥٠ كيلومتر فى حوالى ثلاثة أيام على الأقل ، هذا فضـلا عن ضرورة توفير عـدد كبير من الابل يمكنها نقل كميـة المـاء اللازمة الى منطقـة البنـاء ، وبالاضـافة الى كل تلك الصعوبات فان مشكلة الميـاه تتعـاظم كلما توغل الخط فى الصحراء صوب المدينة المنورة حيث تزداد ندرة الماء [١٠]

مما سبق يتضح لنـا أن علاج مشكلة المياه قد تأخر بعض الشىء نظرا لتوفر المـاء نسبيا فى منطقة العمل الشـامية ، فلم يظهر حجم المشكلة بصـورة واقعية ، ونتيجـة لتركيز الجهود حول تقـدم العمل فى بنـاء الخط واهمـال ماعدا ذلك من المتطلبات ، الأمر الذى أقلق المسئولين عن التنفيذ ، وجعل الهر كولشتين — ومن قبـله مختار بك رئيس المهندسين — يحث اللجنـة العليـا فى تقريره — على سرعـة علاج هذه المشكلة المتفاقمة .

أما كيفية التغلب على تلك العقبة ، فقد تم ذلك على مرحلتين ، أو ان شئت بنوعين من العلاج :

المرحلة الأولى — وهى العلاج السريع المؤقت للمشكلة ، وقد تمثل فى تخصيص مقطورات ذات سعة كبيرة تتراوح بين ٨ و١٢ متر مكعب تملأ بالمـاء وتلحق بقاطرات تجرها الى منطقـة البنـاء ، كما صدرت الأوامر بتوفير عربات صهريج خاصة لنقل الماء [١١] .

---

(١٠) تقرير أولر (Auler) باشا ، مصدر سبق ذكره .

(١١) تقرير كولشتين ، مصدر سبق ذكره .

ولـــكن هذه الوسيلة — رغم كونها سريعة وعملية — وقفت دونها عقبة كئود ، وهى الجســـور التى لم يكن قـــد تم بنـــاؤها على طول الخط ، والتى تحول دون وصـــول القاطرات التى تجر وراءها مقطورات الميـــاه الى مواقع العمل المتقـــدمة ، أى الى أكثر تجمعـــات العمال بعدا عن آبار المـــاء ، وقـــد أمكن التغلب على هذه العقبـــة باقتراح يقضى بتجنب الجســـور وذلك عن طريق بنـــاء خط منحنى (مقوس) مؤقت يهبط الى قاع الوادى ويعبره ، ثم يعود للارتفـــاع مرة أخرى ليتخذ الاتجاه السابق (أى تفريعة مؤقتة) ويلحق بالخط الرئيسى وراء الوادى ، وبهذه الطريقـــة يمكن نقل المـــاء على الخط وتوصـــيله الى مواقع البنـــاء المتقدمة بدون تكلفة كبيرة بسبب اعادة نقله على الابل عند الجسور ، وأما عن احتمال تعرض هذه الخطوط الفرعية المؤقتة فى قاع الوادى لأن تجرفها الأمطار ، فهو احتمـــال ضـــئيل بسبب ندرة الأمطار فى تلك المنـــاطق (١٢) .

أما المرحلة الثانية للتغلب على مشكلة المياه ، وهى العلاج الجذرى للمشكلة ، فانه يتضح لنـــا أن وسيلة العـــلاج المؤقت التى أوضحناها ، كانت تحتاج الى نفقات مستمرة ، فضـــلا عن كونها غير مجدية بالنسبة للمنطقـــة الجنوبية من الخط ، ولا يمكن استمرارها لأن الخط يحتـــاج الى مصادر مياه ثابتـــة تكفى حاجته سواء فى مرحلة بنـــائه أو بعـــد تشغيله . ومن ثم فقد عقد العزم على علاج هذه المسألة علاجا حاسما ، فتمت دراسة تغطيـــة تلك البرك الواسعة ذات الجدران مما يؤدى الى منع تبخر مياهها ويحميهـــا من الجـــراثيم الموجودة فى الجو ، وبذلك تصبح صـــالحة للشرب ، كما اقترح بذل الجهود لتحسين حالة المـــاء عن طريق استخدام المرشحات (الفلترات) ، وفى نهاية الدراسة عدل عن هـــذا الاتجاه ، لأن هـــذه البرك فضـــلا عن كونها ضحلة وفسيحة فان تكاليف تغطيتها سوف تكون باهظة ، ولـــكن رؤى الاكتفاء بتغطية

---

(١٢) تقرير أولر (Auler) باشا ، مصدر سبق ذكره .

البرك ذات العمق الكافى والمساحة المحدودة ، على مسافات تتراوح بين ٥٠ و٦٠ كيلومتر فى المناطق التى يتعذر حفر آبار فيها [١٣] ، هذا من جهة .

ومن جهة أخرى فقد أصبح العلاج الأمثل ينحصر فى حفر آبار ارتوازية ، وبناء خزانات (صهاريج أو أحواض) جديدة ، وفى هذا المجال بذل بعض الخبراء محاولات عديدة فى هذا السبيل ، ولكن على الرغم من أن الحفر وصل فى بعض المناطق الى عمل ١١٠ مترا فانه لم يتم العثور على ماء ، وذلك لأن الهضبة التى يعبرها الخط الحجازى ترتفع بنحو ٨٠ — ١٠٠ متر فوق مستوى قاع الأردن الذى تنصرف اليه مياه هذه المنطقة ، مما استلزم بناء خزانات جديدة فى تلك المناطق ، أما المنطقة الواقعة بين مدائن صالح والمدينة المنورة ، فقد كان الأمل يتزايد فى أن يؤدى حفر آبار ارتوازية الى الوصول الى الماء نظرا لأن الأرض تبدأ فى الانحدار (الهبوط) صوب المدينة المنورة [١٤] .

وعلى ذلك يمكن القول بأنه قد أقيم على طول الخط محطات للمياه على مسافات تتراوح بين ٣٠ و٧٠ كيلومتر حيث تغذى خزاناتها بالمياه اما من الآبار التى يتم حفرها ، أو من الأحواض المغطاة بواسطة المضخات البخارية أو الهوائية [١٥] ، وقد زرت بعض محطات الخط الحجازى الواقعة شمالى المدينة المنورة فوجدت فى بعضها آثار الآبار ، وفى البعض الآخر خزانات مبنية ، كما سبق أن أشرت .

---

(١٣) انظر : تقرير كولشتين ، مصدر سبق ذكره .
، تقرير أولر (Auler) باشا ، مصدر سبق ذكره .

(١٤) المصدران السابقان .

(١٥) تقرير أولر (Auler) باشا ، مصدر سبق ذكره .

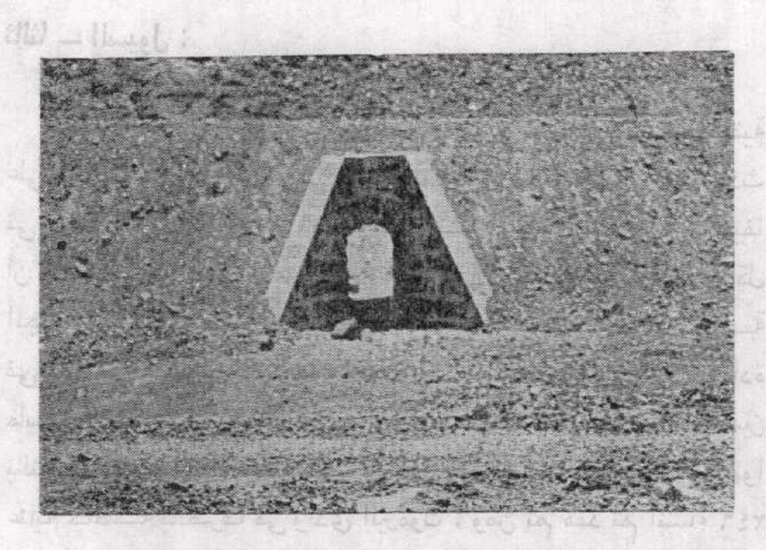
ثالثا — السيول :

كانت السيول الجارفة احدى العقبات التى شكلت خطورة حقيقية على الخط الحجازى سواء فى مرحلة بنائه أو بعد تشغيله ، فقد حدث فى شتاء عام ١٩٠٤/١٩٠٥ م ، وأثناء بنـاء الخط الفرعى درعا/حيفا أن اندفع تيـار مائى بعمق أربعة أمتار خلال وادى اليرموك دمر كل الجسور المؤقتـة بل واجتاح بعض المعدات ونتج عنه خسائر فادحـة فى المبـانى الجارى انشاؤها ، بحيث اضطر القائمون بالعمل الى اعادة ماسبق تنفيذه قبل أربعة أسابيع ، وقـد دفعت هذه التجربة القائمين بالتنفيذ الى دراسة امكانية التغلب على هذه العقبة الطبيعية ، فوجهوا عناية خاصـة بالصرف فى وادى اليرموك ، ومن ثم فقد تم انشاء ٢٤٦ قنـاة صرف وبربخ فى قطاع الأردن/مزيريب وحده ، و٥٦ بربخا فى قطاع حيفا حتى وادى اليرموك [١٦] .

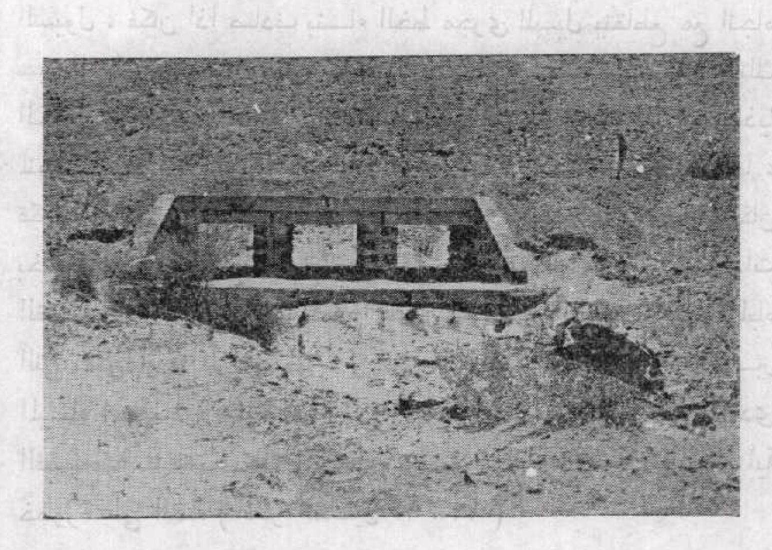
وقد طبق هـذا العـلاج على طول الخط الرئيسى لاتقاء أخطار السيول ، فكان اذا صادف بنـاء الخط مجرى للسيل يتقاطع مع اتجاه سير الخط ، تقـام الجسور ذات الفتحات تلافيا لمـا قـد تحدثه تلك السيول من تخريب للخط ، واذا تصادف أن كان اتجاه سير الخط محاذيا لمنطقـة جبلية مرتفعة يخشى من تعرض الخط للأمطار المنحدرة منها ، فكانت تقام البرابخ فى مناطق متفرقة وقريبة من بعضها البعض ، وكان يختلف حجم هـذه البرابخ فمنها ذات الفتحة الواحدة ، ومنها ذات الفتحتين أو الثلاث ، طبقا لشدة انحدار المنطقـة الجبلية وكميات المياه التى يمكن أو ينتظر تجمعها ، وكانت هذه البرابخ تسهل عملية سـير الميـاه المنحـدرة وانتقالهـا الى الجانب الآخر من الخط الى الوادى الفسيح حيث تنتشر تلك الميـاه فتتشربهـا الرمال ولا تشـكل أية خطورة على الخط (أنظر الشكلين ١٥ ، ١٦) .

---

(١٦) أنظر ماكتب عن انشاء قطاع درعا/حيفا فى هذا الصدد .

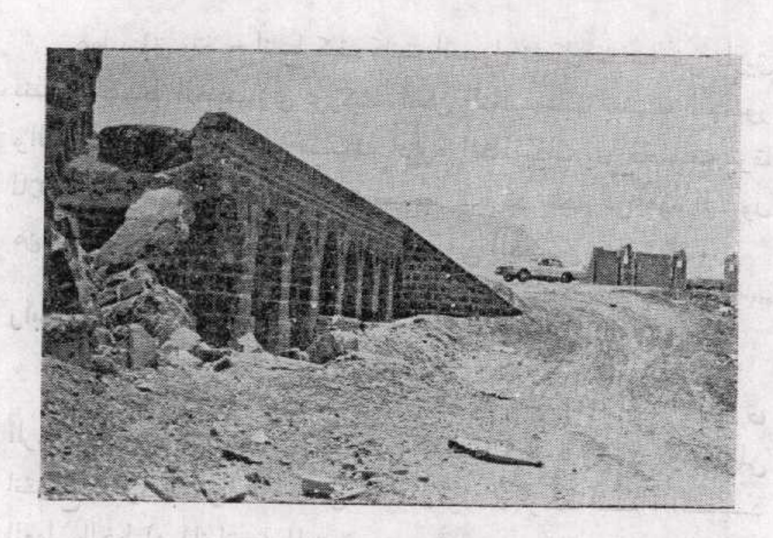


الشكل رقم (١٥) بربخ ذو فتحة واحدة لتلافى أخطار السيول التى تهدد السكة الحجازية



الشكل رقم (١٦) بربخ ذو فتحات ثلاث لتلافى اخطار السيول التى تهدد السكة الحديدية

وقـد شاهـدت بنفسى أمثال تلك الجسور والبرابخ التى أقيمت على الخط فى جزئه الواقع شمالى المدينة المنورة ، فعند وادى العقيق الواقع شمال غرب المـدينة المنورة حيث امتد العمران الآن الى هـذا الوادى ، يوجد مجرى كبير للسيل يتقاطع مع الخط الحجازى ويوجـد جسر كبير لعبور ذلك المجرى ، (أنظر الشكل ١٧) وشمالى هذا الجسر، وعلى امتداد الخط الحجازى شاهدت العديد من البرابخ ذات الفتحـة الواحدة والفتحتان والثلاث فتحات (١٧) .



الشكل رقم (١٧) جسر سكة حديد الحجاز المقام على مجرى السيول بوادى العقيق شمالى المدينة المنورة

وعلى الرغم من هذه الاحتياطات التى اتخذها القائمون على تنفيذ الخط ، فان السيول الجارفة كثيرا ماكانت تقطع جسر السكة الحديدية فتتعطل حركة القطارات عليها ، وقـد حدث ذلك فى أواخر سنة ١٩٠٩ أى بعد عام من وصول الخط الى المـدينة المنورة ، ففى أثنـاء سفر الخديو عبـاس حلمى الثانى بالسكة الحديدية من محطة البـدايع الى المـدينة المنورة ، قطعت السيول الجسر عند محطة الجداعة عند الكيلو

---

(١٧) زار المؤلف تلك المناطق بنفسه والتقط بعض الصور المنشورة.

١١٥٦ جنوبى دمشق ، على بعد ٢كيلومتر من تلك المحطة ، فتوقف القطار لحين اصـــلاح الجسر ، حيث قامت الجنود العثمانية التى استدعيت على عجل من المـــدينة المنـــورة باصـــلاح مكان القطع الذى بلغ طوله نحو ألفى متر فى يومين اثنين ، ولا شك أنه جهد هائل يذكر فيشكر ، كما تعرض الجسر فى نفس الرحلة لقطع آخر نتيجة السيول قبيل المدينة المنورة بنحو خمسة كيلومترات ، وقام الجنود أيضـــا باصـــلاحه على وجه السرعة (١٨) .

مما سبق يتضح لنـــا كيف كانت السيول تشكل عقبـــة فى طريق بنـــاء الخـــط الحجـــازى ، وكيف أمكن التغلب عليها ببنـــاء الجسور والقنوات والبرابخ ، ولم تـــكتف ادارة الخط بذلك بل خصصت فرقا للاصـــلاح فى المحطات الرئيسية تحسبا لمـــا قد ينجم عن هذه السيول من أخطار تدميرية للخط لم تكن وضعت فى الحسبان عند بنائه .

رابعا — الرمال المتحركة :

كان من بين الصعوبات التى واجهت تنفيذ بنـــاء الخط الحجازى الرمال المتحركة التى تعرض صـــلابة الخط للخطر ، وقـــد تؤدى الى انقطاع الحركة بتحرك الخط عن مكانه ، وقـــد لوحظ أثنـــاء التنفيـــذ العملى للخط أن المنطقـــة الممتدة بين دمشق حتى المدورة عند الـــكيلو ٥٧٢ على امتداد الخط الحجازى خالية تماما من الرمال المتحركة ، حيث أن الأرض جيرية أكثر منها رملية ، ومن ثم فهى تمثل أساســـا ممتازا للخط ، ولذلك تم بناء الخط عليها دون أية صعوبات خاصة بتلك الرمال المتحركة ، أما المنطقـــة الواقعة بعد مدورة الى المدينة المنورة ، فقـــد أثبتت الدراســـات التى قام بها مختار بك رئيس المهندســـين ، والتى ضمنها تقريره الذى رفعه الى اللجنة العليا أن تلك المنطقة توجد بهـــا

---

(١٨) أنظر البتنونى — المصـــدر الســـابق ، صص ٢٢٩ ، ٢٣٠ ، ٢٣٣ ، ٢٣٤ .

عدة طبقات من الرمال المتحركة ، الأمر الذى يستحيل معه بنــاء خط سليم دون العمل على تماسك هذه الرمال وتثبيتها لتدعيم صلابة الخط.

وقـد رأت الادارة الفنية فى الخط الاستفادة من تجربة الروس فى معالجة هذه المشكلة التى واجهتهم عند بنـاء خط قزوين ، وبعـد دراسة التجربة الروسية اتضح أنهم عالجوا مشـكلة الرمال المتحركة بعدة وسائل تتفق مع طبيعـة الأرض التى تمر عليها السكة الحديدية، فقد عملوا على زيادة صـلابة الخط ، اما بتغطية الرمال بطبقـة من الطين أو الصلصال ، أو وضع طبقات أفقيـة من الأسـياخ الحديدية المجدولة ، أو زراعة نباتات تناسب هذه المناطق الرملية فتساعد جذورها على تماسك الرمال •

وبمحاولة تطبيق التجربة الروسية فى التغلب على الرمال المتحركة على سكة حديد الحجاز اتضـح أنه يمكن تطبيقها فيما يتعلق بأسلوب تغطية الرمال بطبقـة من الصلصال فى منطقـة بطن الغول (الـكيلو ٥٢٠ جنوبى دمشق) حيث يوجد بالقرب من محطة بطن الغول طبقات واسعة من الصلصال ، كما أن المنـاطق المجاورة غنيـة بالأحجار من مختلف الأحجام ، فيمكن بواسـطة هـذه الأحجار والصلصـال جعل الجوانب الرملية للخط فى هذه المنطقة صلبة بما فيه الـكفاية •

أما وسيلة زراعة النبـاتات على جانبى الخط ، فقد كانت متعذرة التنفيذ نظرا لانعدام الأشجار والشجيرات فى المناطق الواقعـة على جانبى الخط الحجازى ، وقـد استعيض عن ذلك ببنـاء سد حجرى ضيق يمتد موازيا للخط ، ليحول دون خطر تغطيته بالرمال المتحركة، وان كان هـذا الأسلوب أو هـذه الوسـيلة تتطلب الـكثير من الجهد والوقت والأيدى العاملة للتغلب على تلك العقبة [١٩] •

---

(١٩) تقرير اولر (Auler) باشا ، مصدر سبق ذكره .

خامسا — الوقود :

مما لاشك فيـــه أن الوقود بالنسبة للقـــاطرات كالغـــذاء بالنسبة للـــكائنات الحية عموما لاغنى عنه ؛ ومن ثم تبرز مشكلة الوقود التى واجهت الخط الحجازى فى شتى مراحل بنـــائه وتشغيله ، ولا ســـيما اذا علمنا أنه لايوجد فى سوريا أو الجزيرة العربيـــة بصـــفة عامة الا القليل من الأشجار وعروق الفحم ؛ وان المنـــاطق التى تقع على جانبى خط سكة حديد الحجاز ، وخط حيفا/درعا الفرعى لايوجد فيهـــا شىء على الاطلاق من هـــذا الوقود • ويضـــاف الى أهميـــة توفير الوقود للقاطرات ، ضرورة توفيره أيضا لاستخدامه فى طهو الطعـــام وخبز الخبز للعمال ، هذا فضـــلا عن الحاجة اليه فى تدفئة المحطات وغيرها ، وان كان ذلك لايحتاج الا الى كمية ضئيلة نظرا لأن الحرارة فى هذه المناطق قلما تنخفض الى ماتحت الصفر حتى فى الشتاء •

على أن مشكلة توفير الوقود للقاطرات وللتدفئة والاضـــاءة وغير ذلك لم تكن خاصة بالخط الحجازى ، بل هى مشكلة عامة تعانى منهـــا كافة خطوط السكك الحديدية فى الدولة العثمانية التى تديرها شركات أجنبية ، ولذلك كان البحث عن حل لها قضية عامة تحظى بالاهتمام من جميع المسئولين على كافة مستويات الدولة •

ولقد حاولت ادارة الخط الحجازى الاستفادة من تجربة الروس فى التغلب على مشكلة الوقود ، فقد استغلوا آبار البترول الموجودة على جانبى بحر قزوين فى توفير الوقود لخط سكة حـــديد قزوين ، فبرزت لدى ادارة الخط الحجازى فـــكرة الاســـتفادة من آبار النفط عند الموصل فى توفير الوقود لسكة حديد الحجاز ؛ ولـــكن هذه الفكرة اعترضتها بعض العقبات ، فقد كان هناك شرط أساسى للاستفادة من بترول الموصل ؛ ألا وهو تمديد خط سكة حديد بغداد من الموضع الذى كان قـــد انتهى اليه حينـــذاك الى منطقة البترول فى الموصل ، وكان ذلك مرتبطا أيضا من جهة أخرى بتمديد الفـــرع الذى يربط خط سكة

حديد بغداد بخط دمشق/حلب ، وبعد ذلك يمكن الاستفادة من بترول الموصل فى أعمـال الوقود والاضاءة وغيرها على خط سكة حـديد الحجاز •

وأمام هذه العقبات التى لم يكن من السهل التغلب عليها، لم يكن أمام ادارة الخط الحجازى للتغلب على مشكلة الوقود الا وسيلة واحدة، وهى استيراده من الخـارج ، رغم أن ذلك سـيكون باهظ التكاليف ، بالغ الصعوبة كلما تقـدم الخط جنوبا صوب المدينة المنورة ، غير أنه كان هو العلاج الوحيد لهذه المشكلة ، ولذلك أصبح ضروريا استيراد الفحم من الخارج كوقود للقاطرات والمحطات عن طريق ميناء حيفا ، وأنشئت مستودعات الفحم الرئيسـية فى حيفـا ودمشـق ، ومنها يرسل كل احتياجات الفحم اللازمة للخط والعمـال والأماكن المختلفـة على طول الخط ، والى المـدينة المنورة التى تبعد ١٣٠٢ كيلومتر ، كما أنشئت المستودعات الفرعية فى تلك المحطا تلتخزين كميـات الفحم الواردة اليهـا [٢٠] •

سادسا — هجوم العربان على الخط ومنشآته :

كان من بين العقبات التى واجهت بنـاء الخط الحجازى وتشغيله موقف عرب الجزيرة العربيـة ، فقد عارضت قبائل البدو بنـاء ذلك الخط الحديدى معارضة شديدة ، لأن تنفيذه يحرمهم من مورد رئيسى يعتمدون عليه فى حياتهم ، وهو قيامهم بنقل الحجاج على ابلهم ، كما يحول بينهم وبين الأتاوات والهـدايا التى يتلقونها سنويا مقابل ترك قـوافل الحجاج تمر بسلام الى الأراضى المقـدسة ، وتأمين الطريق لها ، لذلك ما ان وصلت أعمـال بنـاء الخط الى مشارف الحجاز ، حتى

---

(٢٠) تقرير اولر (Auler) باشا ، مصدر سبق ذكره •

بدأ هؤلاء البـــدو يستخدمون كافة ألوان العنف والسطو على معدات الخط ومنشآته بغية احباط المشروع (٢١) .

هذا ولم تتوقف اعتداءات العربان بعد الانتهاء من بناء الخط بل استمرت الى مابعد انشائه وتشغيله ، وقـــد بلغت الغارات على الخط سنة ١٩٠٨ وحدها ١٢٨ غارة حيث كان البدو يقومون بقطع أســـلاك البرق ، ونزع القضبان ، واتلاف مبانى المحطات ونهب المسافرين ، ذلك أن السكة الحديدية ذلك الشيء (الفرنجى النجس) كما كانوا يسمونه تهدد مصالحهم التقليدية فى نقل الحجاج الذى كان يشاركهم فيه شريف مكة ووالى الحجاز (٢٢) .

وأيضا لم يقتصر هذا النشاط العدائى للعربان على الخط أو مناطق بنـــائه ، بل شمل نشاطهم اقليم الحجاز كله حتى المناطق التى لم يصل اليها البنـــاء ، بل كانت تحت الدراسة وأعمال المسح والتخطيط ، ومن ذلك ماحدث فى ذىالحجة سنة ١٣٢٥هـ/١٩٠٧م عندما خرج كاظم باشا المدير العام للخط الحجازى من المدينة المنورة قاصدا تخطيط المنطقـــة بين المدينة ورابغ تمهيدا لتمديد الخط عليها فى طريقه الى مكة المكرمة، فبعد أن سار كاظمباشا يومين اعترضه العربان وأطلقوا عليه الرصاص، فقتلوا من جنده الذى يبلغ ١٥٠٠ جندى ستة جنود ، وجرحوا اثنين وعشرين ، فلم يكمل المشير كاظم باشا مهمته ، وعاد أدراجه الى المدينة المنورة ، كما لم يسلم المحمل المصرى الذى تصادف سيره من المـــدينة الى ينبع فى طريقه الى مصر من هجمات هؤلاء العربان الذين اعتقدوا — خطأ — أن المشـــير كاظم باشـــا مختف بصـــحبة المحمل ، ومن ثم أمطروه بوابل من النيران ، ولم تنفع مع العربان كافة وسائل الترضيات

---

(٢١) تقرير نائب القنصل البريطانى فى مرسين المستر لوازو ، مصدر سبق ذكره .

(٢٢) Zaidi. H بحث منشور فى دائرة المعـــارف الاســـلامية ، الطبعة الثانية (طبعة الشعب) تحت عنوان : الحجاز — سكة حـــديد ، المجلد الثالث عشر ، ص ٣٣٥ .

المادية التى بذلت لهم ، وكان من نتائج تلك المعارك التى استمرت خمس ساعات ونصف اصابة سبعة من جنود المحمل ، لقى أحدهم ربه ، وأصيبت امرأة توفيت على الفور ، ونفق أربعة خيول ، وأصيب اثنان ، كذلك أصيب ثلاثة بغال ، ونفق من الجمال ثلاثة عشر جملا ، وجرح نحو العشرين ، مما اضطر المحمل المصرى أن يرجع ادراجه الى المدينة المنورة ، وما حدث ذلك كله ، الا نتيجة لاعتقاد العربان بأن المشير كاظم باشا مختف بصحبة هذا المحمل ، ومن ثم فقد هاجموه بتلك الضراوة [٣٣] ، مما يفهم منه مدى عداء العربان للخط الحجازى •

على أن موضوع عداء العربان للخط الحديدى يجب أن ينظر اليه أيضا من منظور آخر بالاضافة الى المنظور السابق الأساسى ، وهو تعارض الخط مع مصالحهم الاقتصادية التقليدية • وذلك المنظور الآخر هو العداء لكل ماهو جديد ، والانسان عدو ماجهل ، ولا أدل على ذلك من عداء هؤلاء العربان لكل وسائل الاتصال الحديثة ، ومنها الخطوط البرقية التى لاتتعارض مع مصالحهم الاقتصادية ، تلك الخطوط التى حاولت الدولة العثمانية مدها فى اقليم الحجاز لتيسير وسائل الاتصال ، فيذكر اللواء ابراهيم رفعت باشا قائد المحمل المصرى ، أنه أثناء رحيل المحمل من مكة الى المدينة — عام ١٣١٨هـ / ١٩٠١ م ، وقبل أن يصل بناء الخط الحجازى الى الأراضى الحجازية بوقت ليس بالقصير — سار مع المحمل من مكة مائتا جمل محملة أسلاكا ومغازل (وهى مايلف حولها السلك بالعمود) لخط الاشارات البرقية الذى بدأت الدولة فى انشائه بالطريق الشرقى بين مكة والمدينة ، وقد وزعت تلك الأحمال على المحطات التى انتخبها الشريف لذلك ، حتى محطة الحجرية قبل المدينة المنورة بمحطتين ، ويضيف ابراهيم رفعت باشا ، أن بعض العربان كانوا يسألونه عن تلك الأسلاك والغرض منها ، ومن توزيعها فى تلك المناطق ، فكان يجيبهم موضحا لهم المنافع العامة والخاصة

---

(٣٣) ابراهيم رفعت باشا — المصدر السابق ح٢ صص ٢١٠—٢١٣

من تسهيل عمليات الاتصـــال ، وتعيين المرتبـــات لمن يحـــافظ على تلك الخطوط البرقيـــة • فكانت تلك الاجابات لاتقنعهم حيث يظهر عليهم الغيظ والتذمر ، ويتحدث بعضـهم الى بعض بشأن تلك الخطوط كأنهم يتآمرون عليها ، وقـــد تحقق ذلك ، فبعد وصـــول المحمل المصرى الى المدينة بيومين جاءت الأخبـــار أن العربان قطعوا الأســـلاك وأحرقوا (١٢٠٠) عمود من الخشب كان يحملها ٣٠٠ جمل من جده ، بعـــد أن نهبوا القـــافلة ، وقتلوا بعض جمـــالتها ، ولجأ البـــاقى الى الصحراء والجبـــال •

وبعد ذلك بأسبوع وصل الى المدينة المنورة الفريق صادق باشـــا العظم المنوط به انشاء الخط البرقى ومعه بعض مرافقيه وحرسه وخدمه فارين من العربان الذين قصـــدوا القضاء عليهم ، عندما علموا أن صادق باشا هو المـــكلف بهذا الأمر ، وكان حضورهم من طريق الساحل الى ينبع، ومنها سلكوا الى المدينة طريقا غير معتاد يسمى طريق بويط ينتهى شمال المدينة بمحطتين ، والغريب أن الفريق صادق باشا عندما وصل فى مسيره الى محطة الملاليح شمالى المدينة المنورة، وأخبر الدولة برقيا بما حدث عزلته ، وعينت بدله فريقا آخر ارضاء للشريف عون الرفيق باشا ، ويعلق ابراهيم رفعت على ذلك بقوله : « وهكذا تعمل (الدولة) مع كل موظف يخلص فى عمله فيتصادم حقه ببـــاطل الشريف وهواه فيشى به الى أولى الأمر بالآستانة فيعزلونه ويولون غيره » (٢٤) •

وتفسير تلك الوشـــاية هو أن الفريق صـــادق باشا العظم رجل مخلص يقدر الأمور حق قدرها ويعمل لـــكل مافيـــه اصـــلاح الـــدولة ورقيهـــا ، ولـــكن ذلك لايحظى برضـــاء الشريف لأنه يريد عاملا اذا أمره أطاع ، واذا أغرض ساعد ، وكان من أمره مع صادق باشـــا أنه لمـــا أتم الخط البرقى بين الشام والمـــدينة ، وشرع فى مده الى مكة

---

(٢٤) المصـــدر السابق ، حـ١ ص ٣٨٠ •

المكرمة قابل الشريف الذى سأله : أى الطرق يسلكه الخط البرقى ؟ فأجاب صادق باشا : الطريق السلطانى ، فامتعض الشريف وقال : بل الطريق الشرقى ، وخاطب الباب العالى فى ذلك فأيده ، وجاء الأمر لصادق باشا أن يذعن لرأى الشريف ، فلم يسعه الا التسليم ، مع أن الطريق السلطانى طريق مأمون عامر بالبلاد والسكان والآبار ، ولكن الشريف كبر عليه ألا يمر الخط ببلدته « صفينة » بالطريق الشرقى ، فضرب برأى صادق باشا عرض الحائط مع أنه محض الصواب والمصلحة ، وبذلك تعرض الخط لسطو اللصوص وعبثهم به ، وبالقائمين على تمديده •

ويؤكد اللواء ابراهيم رفعت باشا الذى عاين تلك الأحداث ، وتقابل مع الفريق صادق باشا وتناقش معه فيها — يؤكد أن الشريف كان هو الرأس المدبر لكل ماحدث ، فهو الذى حرض العربان على ذلك، ثم قام من جهة أخرى بالكتابة الى السلطان ، بأن العربان قطعوا الأسلاك وأحرقوا الأعمدة ، انتقاما من الشريف لاخلاصه للسلطان، وأنه قام بارسال جنده الى هؤلاء العربان فأدبوهم ، وضربوا على أيديهم حتى لايعودوا لمثل ذلك ، فكافأ السلطان الشريف على ذلك بأن أرسل اليه ١٥٠٠ ريال و٦٠ جبة من الجوخ ليوزعها على عساكره •

وبذلك يكون الشريف هو المحرض على التخريب ليحصل على هذه المكافأة ، ومن جهة أخرى لأن مد الخط ليس فى مصلحته ، ذلك أنه يكره سهولة المخابرة مع الدولة ، لأنه لو خالفها استطاعت فى زمن يسير أن تجلب عليه من خيلها ورجالها مالا قبل له به ، ويؤيد ابراهيم رفعت باشا رأيه هذا واستنتاجاته فيذكر أنه عندما كان أميرا للحج سنة ١٣٢٥هـ / ١٩٠٧م وسلك المحمل الطريق السلطانى سمع مشايخ العربان يقولون : ان الشريف أخبرنا أن مد الخط الحديدى الى الحجاز يمكن الألمان من بلادهم ، وينزل الضرر بهم ، وبأرزاقهم لأنه سيحرمهم نقل الحجاج وأمتعتهم ، وذلك مصدر من مصادر عيشهم ، كما أن ذلك ينتج

عنه نشر الحرية بين النـــاس ، فيقف السيد مع عبده جنبا الى جنب فى المقاضاة ، ويخاطبه خطاب الند للند ، وترى الجــارية منزلتها بمنزلة سيدها ، والأعراب قاطبـــة من أبغض النـــاس لهـــذه الأمور ، لأنهم ينظرون الى أن الخدمة الخارجية على العبيد ، والمنزلية على الجوارى فكيف ينصاع هؤلاء لأوامر أسيادهم ، اذا سووا بهم، فمن هذا وأمثاله يمكن الوقوف على خلق الشريف ، وصواب الرأى باغرائه العربان على تقطيع الأسلاك وحرق الأعمدة الخشبية الخاصة بالخط البرقى [٢٥] .

ومع التحفـــظ بشأن ما أورده ابراهيم رفعت باشـــا بخصـــوص مساواة الرقيق بأسيادهم أمام القضاء ، وما يترتب على ذلك من عدم اطاعتهم لأوامر أسيادهم حيث أن لذلك جانب فقهى ليس هنـــا مجال للخوض فيـــــه ، فاننى أرى مارآه ابراهيم رفعت بخصـــوص تورط الشريف فى مسألة تحريض العربان على تدمير الخط البرقى ، وعلى مهاجمة الخط الحديدى ، لأن ذلك يتفق مع مصلحة الشريف الشخصية.

هذا ماكان من أمر مشـــكلة هجوم العـــربان على الخط الحجازى ومنشآته ، أما كيف عالجت الدولة العثمانية هذه المشكلة ، فقـــد أمكن التغلب عليها بالوسائل الآتيـــة :

أولا — فى مرحلة بنـــاء الخط تم تخصـــيص قوة عسكرية يبلغ قوامها أكثر من خمسة آلاف جندى نظامى لحراسة منشآت الخط حتى تم تنفيذ ذلك المشروع [٢٦] ، هذا فضـــلا عن أن نفس الجنود الذين كانوا يعملون فى بنـــاء الخط ، كانوا يقومون بجانب عملهم بحراســـة مواقع العمل التى كانوا يعملون بها .

---

(٢٥) ابراهيم رفعت باشا ، المصدر السابق ، حـ١ صص ٣٨١—٣٨٢

(٢٦) توفيق على برو — العرب والترك فى العهد الدستورى العثمانى (١٩٠٨ — ١٩١٤) ، من مطبوعات معهد الدراسات العربيـــة العاليـــة ، القاهرة ١٩٦٠ م . ص ٤٥ .

ثانيا — بعد اتمام بنـــاء الخط ، كان قـــد تم بناء القلاع الملحقة بالمحطات وتزويدها بالجنود لحراسة وحماية الخط الحديدى ومنشآته من غارات البدو المتصلة ، كما سبق أن أشرنا •

ثالثا — خصصت الدولة مجموعات من جنود المشاة راكبى الابل لحراسة خطوط البرق فى الصحراء من معان الى المـــدينة المنورة والى العقبـــة ، حيث يقومون بالحراسة على الخط والـــكشف على الأســـلاك من حين لآخر ، وعند اكتشاف أعطال ، يقوم باصلاحها عدد من الجنود من فصيلة البرق (الاشارة) الملحقة بالخط الحجازى (٢٧) •

---

(٢٧) تقرير اولر (Auler) باشا ، مصدر سبق ذكره •



الفصل التاسع

تشـــغيل الخـــط

- الخط الحجازى أقل الخطوط الحـــديدية العثمانيـــة تـــكلفة وأسرعها انجازا
- ادارة الخط
- معدات تسيير الخط
- التآمر الاستعمارى على الخط الحجازى
- تدمير الخط أثناء الحرب العالمية الأولى

الخط الحجازى أقل الخطوط الحديدية العثمانية تكلفة وأسرعها أنجازا:

مما لاشك فيه أن خط سكة حديد الحجاز كان أهم منشآت الدولة العثمانية ، وأضخمها على الاطلاق ، وان تكاليف انشائه أقل بكثير من تكاليف خطوط السكة الحديدية التى أنشأتها الشركات الأجنبية فى الدولة العثمانية ، وان بناءه كان أسرع انجازا من كل مشروعات السكك الحديدية التى أنشئت داخل الدولة العثمانية ، وذلك يرجع أساسا الى أن مشروع الخط الحجازى كان مشروعا عثمانيا اسلاميا خالصا فى تمويله وادارته ، بعيدا عن استغلال الشركات الأجنبية فكان الحماس والاخلاص هما الدعامتان الأساسيتان لانجاز هذا المشروع العظيم ، ولا يقلل من ذلك الاستعانة ببعض المهندسين والفنيين الأجانب ، فقد كان الكل يعمل تحت الادارة العثمانية ، وبوحى من صبرها ومثابرتها ورغبتها الأكيدة فى سرعة اتمام هذا العمل وبأقل التكاليف .

فمن حيث قلة التكاليف ، فقد كان مجموع تكاليف بناء الخط بما فى ذلك القاطرات والعربات والأجهزة وسائر المبانى التى أقيمت على طول الخط حوالى (٤٫٢٨٣٫٠٠٠) ليرة عثمانية على حد تقدير أحد الباحثين الأمريكيين [١] ، وقد أسهم فى انخفاض هذه التكاليف اسهاما فعالا ، استخدام الجنود العثمانيين الذين قامت وزارة الحربية العثمانية بدفع نفقات أجورهم وكسائهم وغذائهم فى بناء الخط [٢] ، اذ لولا ذلك لتكلف بناء الخط أضعاف هذه التكاليف .

---

(١) سليمان موسى : مقال يتضمن خلاصة انتقائية لكتاب دكتور وليم أوكسنوالد عن خط سكة حديد الحجاز ، منشور فى مجلة العربى العدد ٢٧٦ (نوفمبر ١٩٨١) ، فى باب من مكتبة العربى ، فى أربع صفحات من ص ١٤٤ الى ١٤٧ .

(٢) تقرير كولشتين ، مصدر سبق ذكره .

وأما من جهة سرعة الانجاز ، ففى مايو ١٩٠٠م صـــدرت الارادة الشاهانية بتشكيل لجنتى الاشراف على بناء الخط ، وفى أول سبتمبر من نفس العام ، بدأ العمل رسميا فى بنـــاء الخط ، ولـــكن التنفيـــذ الفعلى المنظم لم يبـــدأ حقيقـــة الا فى يناير ١٩٠١ م عندما تم تعيين المهنـــدس الألمـــانى ميسنر مديرا هندسيا (فنيا) للخط ، وفى أول يناير ١٩٠٦ م أى بعد مرور خمس سنوات كان قـــد تم انجاز ٧٥٠كم من البناء على الخط الرئيسى وفروعه ، وذلك على النحو التالى :

على الخط الرئيسى — من دمشق الى المدورة ٥٧٢ كيلومترا
— من المدورة الى ذات الحج ١٧ « «
على الخط الفرعى — من حيفا الى درعا ١٦١ « «

فتكون الجمـــــــلة ٧٥٠ « « (٣)

هذا فضـــلا عن بنـــاء المحطات والجسور وشق الأنفاق على تلك المسافة ، ولا سيما على الخط الفرعى الذى مر بوادى اليرموك الـــكثير المنحدرات ، وعلى ذلك يكون متوسط الانجاز السنوى هو (١٥٠ كم)، وهو انجاز طيب فى بلاد نادرة السكان وتعانى من ندرة المـــاء ، اذا ماقورن بأعمال الخطوط الحديدية الأخرى فى الدولة العثمانيـــة التى أشرف على بنـــائها المهنـــدس الألمانى كولشتين الخبير الدولى فى انشاء الخطوط الحديدية فى الشرق ، والتى وصل طولها الى ١٨٠٠ كم ، كان متوسط الانجاز السنوى فيها (١٢٠ كم) وهى كالآتى :

---

(٣) تقرير اولر (Auler) باشا ، مصدر سبق ذكره .

اسم الخط	الطول	مدة بنائه	المتوسط السنوى
— خط أزميد / أنقره	٤٨٦ كم	٤ سنوات	١٢١كم
— « سالونيك / موناسيتر	٢٢٠ كم	٣ سنوات	٧٣ كم
— « سالونيك / ديديغات	٥١٠ كم	٣ سنوات	١٧٠كم
— « الأشـــهر / افيـــون قره حصـــار	٢٥٢ كم	٢/١ ٢ سنة	١٠٠كم
— « رياق / حلب	٣٣٢ كم	٢/١ ٢ سنة	١٣٣كم
الجمـــــلة	١٨٠٠كم	١٥سنة	١٢٠كم(٤)

وهكذا يتضح لنا الفارق فى سرعة الانجـــاز بين الخط الحجازى (متوسط ١٥٠ كم سنويا) ، وبين الخطوط الأخرى فى الدولة العثمانية والتى نفذتها الشركات الأجنبية (متوسط ١٢٠ كم سنويا) مع ملاحظة أن تلك المسافة التى نفذت من الخط الحجازى حتى يناير ١٩٠٦ كانت أكثر قطاعات الخط صعوبة وعقبات هندسية ، ويتضح ذلك جليـــا اذا مارجعنا الى الفصول التى تحدثت عن انشاء الخط .

لقد كانت المسافة الباقية من الخط الرئيسى الى المـــدينة المنورة (عند الـــكيلو ١٣٠٢) هى ٧١٣ كم وكانت توقعات القائمين على التنفيذ أن يتم انجاز هذا الجزء المتبقى فى حوالى خمس سنوات تقريبا أى سنة ١٩١٠ م بنفس المعدل السابق (١٥٠ كم ســـنويا) ، « ان بنـــاء ١٥٠ كم سنويا فى خط الحجاز كاف ، وان فكرة بناء ٢٠٠ كم كل سنة تتعارض مع النتائج التى تم التوصل اليها حتى الآن .. » (٥) .

(٤) تقرير كولشتين ، مصدر سبق ذكره .

(٥) المصـــدر السابق .

ولــكن التنفيذ الفعلى لتلك المسافة المتبقية (٧١٣ كم) قد فاق كل التوقعات ، فقد تم بنــاؤها فى ثلاث سنوات فقط ، حيث وصــل الخط الحجــازى الى المــدينة المنورة وتم افتتاحــه فى أول سبتمبر ١٩٠٨ ، أى بمتوسط سنوى قدره (٢٣٧ كم) •

على أننا اذا نظرنا الى بنــاء الخط الحجازى ككل (١٤٦٣ كم)، الرئيسى من دمشق الى المدينة المنورة (١٣٠٢ كم) والفرعى حيفا / درعا (١٦١ كم) وأنه قد بنى فى ثمان سنوات فقط فاننــا نجــد أن متوسط الانجاز السنوى للخط حوالى ١٨٣ كيلومتر ، فاذا علمنــا أنه قــد تم بنــاء ٩٥٠ جسرا على الخطين الرئيسى والفرعى منهــا ستة جسور حــديدية والباقى من الحجر ، وتم شق ستة أنفــاق تراوحت أطوالها مابين ٤٠ و١٧٠ مترا ، هــذا فضــلا عن المحطــات والمنشآت الأخرى فانه لاشك انجاز رائع فاق كل توقعــات المتفائلين ، وأدحض مزاعم الحاقدين ، اذ لم يوجد خط حديدى فى الدولة العثمانيــة تم انجازه بهذه السرعة الفائقة •

والسر وراء هــذا الانجاز الضخم هو تكاتف عدة عوامل ، منها أنه مشروع اسلامى تم تنفيذه تحت ادارة اســلامية ، كمــا سبق أن أشرنا ، فكان الحمــاس الدينى يبعث فى نفوس العــاملين فيه طاقة لا حدود لها من النشاط ، كما يجب ألا نغفل عاملا هاما وأساسيا فى سرعة الانجاز ، وهو الجنود العثمانيون الذين تحملوا المشاق فى تلك الصحراء القاحلة حيث البرد القارص ، والحــرارة القــاتلة ، والظمأ الشديد ، والأمراض الفتــاكة ، فســجلوا بعــرقهم ودمائهم أروع صفحات العطاء ، وأصبح اسمهم فى التاريخ مسجلاً قرين هذا المشروع الاسلامى العملاق يذكرون حيث يذكر •

كما يجب ألا ننسى جهود هؤلاء المهندسين الأتراك الذين أسهموا فى كبريات الأعمال الفنية فى بناء الخط ، واكتسبوا مهارات وخبرات

واسعة طوال فترة بنـــاء الخط أهلتهم للقيـــام بدورهم كاملا فى سرعة انجاز البنـــاء ، وكان على رأسهم وفى مقدمتهم رئيس المهندسين مختار بك الذى قام بالدراسات وأعمـــال المسح للخط كله ، حيث سار مع قافلة الحج من دمشق الى الأراضى المقدسة ، وأنجز الدراسات والرسومات المطلوبة ، ومن ثم فاننـــا نجد أن الخط الحجازى قـــد سار من دمشق الى المـــدينة المنورة قريبـــا من درب الحج الشامى ، ولم ينحرف عنه الا لأسباب فنية تتعلق ببناء الخط ٠

ويجدر بنـــا — فى هذا الصدد — أن ننقل ماذكره كولشتين فى ختـــام تقريره الذى رفعه الى اللجنة العليـــا للخط عام ١٩٠٦ بنـــاء على طلبها ، ففى ذلك شهادة من هذا الخبير الدولى فى بنـــاء السكك الحديدية على عظمة هـــذا العمل وجهود المسئولين عن الخط الحجازى ، ابتـــداء من اللجنـــة العليـــا الى المهنـــدسين والعمـــال وكيفية تغلبهم على الصعاب ٠

يقول كولشتين : « ٠٠٠ وباختصـــار فان خط سكة حديد الحجاز ، قـــد أحسن بنـــاؤه ، ولقـــد تقدم العمل بمعدل ١٥٠ كيلومترا سنويا ، بحيث يمكن أن يقـــال بأن هـــذه نتيجة طيبة » ٠

« ولقد ضـــمنت اللجنة العليـــا المبـــالغ الضرورية للمشتروات وأعمال بنـــاء الخط ، وقـــد اتخذت الخطوات على أساس تقدم العمل بمعدل ١٥٠ كيلومترا سنويا ، وعلى ذلك فان خط سكة حـــديد الحجاز — الذى يعتبر واحدا من أعظم منشآت جلالة السلطان — سوف يتم فى مدى ثمان ســـنوات ، وقـــد نجح مجلس الادارة والأعمـــال فى الحصول على أحسن النتائج ، والعمل الذى تقوم به القوات السلطانية مرض للغـــاية ، ولا يمكن أن يوجه اليه أى نقـــد ، وبدون خـــدمات

هذه القوات ، لم يكن من الممكن احراز هذا التقدم السريع • واتمام هذا الخط العظيم سيتوج بنجاح واحد من أعظم الأعمال الكبرى الكثيرة لجلالة مولانا السلطان » •

« أما مختار بك الذى عمل معى لمدة ست سنوات والذى قام مؤخرا بالكشف والتفتيش على الخط حتى مكة (المكرمة) ، فانه لم يظهر مقدرة فنية رفيعة المستوى فحسب ، بل انه أيضا أثبت أنه مفتش كفء ، ولقد رافقنى عديد من المهندسين ، وأستطيع أن أؤكد أنه من بين خريجى مدرسة الهندسة المدنية يوجد عدد من الشبان مؤهلون تأهيلا طيبا لوظائف مساعدى مهندسين ، بل وحتى رؤساء قطاعات ، وبحصولهم على الخبرة العملية سيصبحون مهندسين من الدرجة الأولى » •

« ان استخدام القوات فى الخط كان له الفضل فى تقدم العمل ، لقد كان فى استطاعة المقاولين العثور على عمال حتى عمان ومعان ، ولكن ليس بعد هذه الأماكن ، وفى الحقيقة فانه بفضل هؤلاء الجنود تقدم العمل على الخط بهذه السرعة ، ولما كانت الأجور والكساء والغذاء مدفوعا من ادارة السرعسكر فقد كانت التكاليف عادية » •

« وبشكل عام فان خط السكة الحديد جدير بكل ثناء ، ولقد نفذت أعمال بناء الخط بشكل يدعو الى الرضا ، والمواد المستخدمة جيدة النوع •• » •

« ••• ان التقدم فى العمل يعتمد على امداد الجنود والمهندسين والبنائين والعمال المستخدمين فى أعمال التسوية (التمهيد) والبناء بالطعام والماء • ولما كان من الصعب نقل هذه المؤن بالابل كان لابد من استخدام الخط ، وقد نظمت خدمة لقطار لهذا الغرض •• » [٦] •

---

(٦) تقرير كولشتين ، مصدر سبق ذكره •

هــذا ماذكره كولشتين عن سرعــة انجــاز العمل فى الخط عام ١٩٠٦ ، فماذا كان يمكن أن يقوله لو أنه كتب تقريره هذا عام ١٩٠٨ عند تحقق معجزة وصول الخط الى المــدينة المنورة فى هــذه المــدة القصــيرة ٠٠؟؟

ادارة الخط :

لمــا كان خط سكة حــديد الحجاز هو أول خط يبنيــه ويــديره الأتراك ، فقــد اســتلزم ذلك وجــود خبرات على مستوى عال من الــكفاءة ، كى يتمكنوا من ادارة الخط وتشغيله ، ونظرا لعــدم توفر الــكفاءات بين الأتراك ، فان اللجنــة العليــا (اللجنة العامة) رأت ضرورة الاستعانة بالخبرات الأجنبية فى هذا المجال أكثر مما كان الحال فى أعمال البنــاء ، ريثما يكتسب الموظفون الأتراك الخبرات ، ولذلك فان كل الوظائف أو المراكز العليــا فى ادارة حــركة الخط والورش وغيرها قــد ملئت بالأجانب ، من الألمــان والفرنســيين والنمساويين الذين كانوا يعملون فى شركات أجنبية ، وقــد اهتمت اللجنة العليــا بهذا الأمر ، ولم تدخر وسعا بل بذلت كل جهد ومال فى سبيل الحصول على أفضل العناصر الممتازة من أجل ادارة الخط •

أما الوظــائف الصغرى كالموظفين المساعــدين أو المعــاونين فى أعمال الحركة مثل نظار المحطات والســائقين ومساعــديهم والحراس والوقادين والعمال فى الخط ، فقد عهد بها الى الوطنيين الذين بــذلوا قصــارى جهــدهم فى اكتساب الخبرات فى مجال التعــامل مع هذه المعدات ، حقيقــة لقد صادف هؤلاء الوطنيون فى البــداية صعوبات كثيرة فى مجال وظائفهم وخاصة فى التعامل مع الآلات التى تحتاج الى عناية خاصــة ، وبالذات فى خط سكة حديد الحجاز ، نظرا لأن الرياح فى المرتفعات تحمل الرمال والغبــار التى تسد الآلات وتعطلها ، مما يستلزم تنظيفها مرات أكثر منها فى المناطق الأخرى ، ولــكن بعد فترة

حـــدث تطور وتحســـن واضـــح فى أفـــكار الوطنيين فى التعامل مع القاطرات ، واجادة تشغيلها وصيانتها (٧) .

غير أننـــا نجد فى سنة ١٩١٠م (أى فى عهد الاتحاديين الذين أطاحوا بالسلطان عبد الحميد صاحب هـــذا المشروع العظيم) توالت الشكاوى من سوء ادارة الخط . لدرجة أن صـــحيفة الأهرام المصرية شنت هجوما على ادارة الخط ، وأرجعت سوء ادارته الى أن الأتراك لقلة خبرتهم لايصلحون اطلاقا لادارة مثل هذا المشروع العظيم . ثم قالت الجريدة : انه مالم تستعن الحكومة التركيـــة بخـــدمات الخبراء المصريين فى هذا المجال فان الأمور ستسير من سىء الى أسوأ (٨) .

ويبـــدو أن ظهور مثل تلك الشـــكاوى يرجع الى اهمـــال حكومة الاتحاديين شئون الخط الحجازى ، أو الى استغنائهم عن بعض الخبرات الأجنبيـــة — فى الادارات الهـــامة — واسناد مهامهـــا الى الأتراك ، أما عن مطالبـــة صحيفة الأهرام بالاستعانة بالخبرة المصرية ، فـــذلك يرجع الى أن المصريين — حينـــذاك — كانت لهم خبرة بادارة الســـكك الحديدية يربو عمرها على النصف قرن .

أما عن أماكن مكاتب الادارة العليـــا للخط الحجازى فقـــد كانت دمشق مقرا لمدير الأعمـــال حيث بها أكبر ورشة لاصلاح القـــاطرات والعربات . وأما مدير البضائع فقد كان يتمركز فى البداية أثناء بناء الخط فى مدينة حيفا ، نظرا لأن كل معدات الخط كالقضبان والفلنكات والقاطرات وغيرها من مواد البنـــاء كانت تصل من الخارج الى حيفا ، ومنها تشحن الى وجهتها الخاصـــة ، ومن ثم اختيرت هذه المدينة أثناء

---

(٧) تقرير أولر (Auler) باشا ، مصدر سبق ذكره .

(٨) وثائق وزارة الهنـــد : I. O. R : L/P & S/10/12.
تقـــرير عن التبرعات فى الهنـــد بتـــاريخ يونيو ١٩١٠ مصـــدر سبق ذكره .

بنـــاء الخط لتكون مقرا لمدير البضـــائع ، ولـــكن بعد اتمام بناء الخط الحجازى انتقل مكتب مدير البضائع الى دمشق ، حيث توجد سلطات الولاية ليكون من السهل الاتصـــال بهم فى دمشق ، والاتصـــال مع ادارة خط بيروت/دمشق ، وورش دمشق التجارية ، أما مساعد مدير البضائع فقـــد تمركز فى درعا منذ افتتـــاح فرع درعا/حيفـــا ، لأن الصادرات من الداخل ترسل الى ميناء حيفا على التفريغة عند درعا ، كما أصبحت درعا مقرا لمدير الحركة ومدير القطاع [٩] .

معـــدات تسيير الخط :

أما عن معدات التسيير التى توفرت لخط سكة حديد الحجاز ، فانه من المؤسف حقا ألا نعثر على الوثائق التى تفيدنا فى هذا السبيل، وكل ماتوفـــر لدينـــا من الوثائق الانجليزية يعطينـــا صـــورة مبسطة عن المعـــدات التى كان يمتلـــكها الخط الحجازى حتى أوائل سنة ١٩٠٦ ، والمعدات المطلوب شراؤها فى السنوات اللاحقة ، وتحت يدى وثيقتان تشيران الى ذلك :

الوثيقة الأولى — وهى تقرير القنصل البريطانى فى دمشق ديفى فى ٤ سبتمبر ١٩٠٦ ، ويشير فيـــه الى المعدات التى يمتلـــكها الخط الحجازى وهى تتكون من : ٢٥ قاطرة و٤٠ عربة مغطاة و٥٠ عربة ركاب درجة ثالثة . و١٠ عربات درجة أولى ، وعربتين ركاب دى لوكس هذا بالاضـــافة الى العديد من المعـــدات التى قـــد تم طلبها من السلطات الألمانية والبلجيكية [١٠] .

---

(٩) تقرير أولر (Auler) باشا ، مصدر سبق ذكره .

(١٠) وثائق وزارة الهنـــد : I. O. R : L/P & S/10/12.
رســـالة من السـفير البريطـــانى فى الآســـتانة الى وزير الخارجية البريطانية برقم ٦٦٥ بتاريخ ٢٨ سبتمبر ١٩٠٦ ، مرفق به تقرير القنصـــل البريطانى فى دمشق برقم ٢١ فى ٤ سبتمبر ١٩٠٦ ، مصدر سبق ذكره .

أما الوثيقة الثانية — فهى تقرير المهندس الألمانى كولشتين الذى أعده بناء على طلب اللجنة العليا لخط الحجاز فى النصف الأول من عام ١٩٠٦ ، ويشير التقرير الى المعدات التى يمتلكها الخط الحجازى ، وأيضا بعض المعدات المطلوب شراؤها فى السنوات اللاحقة .

(أ) المعدات التى يمتلكها الخط الحجازى بالفعل حتى سنة ١٩٠٦ وهى :

أولا — القاطرات :

— احدى عشرة قاطرة بثلاثة محاور كل قاطرة ٣٠ طن وسعة ٣ ½ متر مكعب .

— ٩ قاطرات ذات أربعة محاور كل قاطرة ٤٠ طن وسعة ١٢ ½ متر مكعب .

— ٤ قاطرات (ب) قاطرات هوهنزارن .

ثانيا — العربات :

— يوجد عدد من العربات ذات المحاور المزدوجة كل منها زنة ٧ ½ طن وتستطيع أن تحمل ١٥ طن .

— ١٥ عربة ركاب درجة ثالثة .
— ١ عربة ركاب درجة أولى .
— ١ عربة مسجد تم بناؤها فى ورش الأميرالية .

(ب) المعدات المطلوب شراؤها فى السنوات اللاحقة :

بالاضافة الى ماسبق فقد طلبت اللجنة العليا للخط شراء مايأتى :

— ٦ قاطرات لنقل الركاب سرعتها ٤٥ كيلومترا .
— ١٣ قاطرة كراوس لنقل البضائع .

— أما عن العربات المطلوب شراؤها فقد روعى أن تفى بمتطلبات السنوات الثمان الأولى ، ولمـا كان معظم حركة النقل على الخط فى تلك المرحلة ستكون أساسا من معدات الخط الحديدى والحبوب ، فقـد أصبح من الضرورى شراء عدة عربات بسعة (طاقة) ٣٠ طن ، وهذا النوع من العربات قليلة التكاليف اذا ماقورنت بغيرها .

وبعد توفر تلك الطلبـات الجديدة من المعدات سوف يصبح فى حوزة الخط الحجازى ثلاث وأربعون قاطرة ، منها تسع وثلاثون حديثة الطراز ، وكذلك ٤٦٠ عربة [١١] .

فاذا ماأضفنا الى ذلك ماذكره محمد كرد على عن معـدات الخط الحجازى التى بقيت سليمة بعد انسحاب العثمانيين من الشام ودخول الحلفاء ، وبعد التخريب والتدمير الذى لحق بالخط ومعـداته — فانه يمكننا أن نضع أيدينا على الحالة العامة لمعدات الخط الحجازى بصفة تقريبيـة .

يقول محمد كرد على : « ... وأما حالتـه (أى الخط الحجازى عند دخول الحلفـاء) من حيث الآلات والأدوات ومعـاملة وقاطراته ومركباته وشاحناته ، وغير ذلك من لوازم التعمير ووسائط سيره ، فقد بلغت من الجودة درجة يندر وجود نظيرها لدى أغنى الشركات فى الأقطار التى خاضت الحرب العامة (الأولى) طول هذه المدة » .

« واليك مقادير الآلات والأدوات الخاصـة بقسم السير والجر وهى : ١٢٠ قاطرة بخارية و١٢٠٠ شاحنة و١٠٠ مركبة ركاب من صنوف مختلفة ، و٢٠ شاحنة بريد ، عدا ماهنالك من عدد كبير من شاحنات الماء (عربات الصهاريج) وآلات فنية كثيرة » [١٢] .

---

(١١) تقرير كولشتين ، مصدر سبق ذكره .

(١٢) محمد كرد على — المصدر السابق ، ح٥ صص ١٨٠ — ١٨١ .

وهذا يعطينا صورة تقريبية لما كان يمتلكه الخط الحجازى من معدات ضخمة ، اذا ماوضعنا فى اعتبارنا ماتم تدميره أثناء الحرب العالمية الأولى .

التآمر الاستعمارى على الخط الحجازى :

أدركت كل من انجلترا وفرنسا منذ بداية انشاء الخط الحجازى الفوائد السياسية والاقتصادية التى تعود على الدولة العثمانية من وراء بنائه ، وما يمكن أن يحققه من فوائد عسكرية ، ولا سيما وأن هذا المشروع كان اسلاميا عثمانيا خالصا فى الادارة والانشاء والتمويل، ذلك أن بناء الخط الحجازى يضع سياسة السلطان عبد الحميد الاسلامية موضع التنفيذ ، ويحقق النجاح الساحق لحركة الجامعة الاسلامية التى كانت تؤرق الدول الاستعمارية ، كما أن بناءه سوف يحقق فوائد اقتصادية للدولة وللمناطق التى يمر بها ، هذا فضلا عن امكانية استخدام الخط فى تسهيل عملية نقل الجنود العثمانيين ، ومعلوم أن كلا من انجلترا وفرنسا تتحفزان للانقضاض على منطقة الشرق العربى ، فرنسا تطمع فى شمال الشام (سوريا ولبنان) وانجلترا تريد ابتلاع جنوب الشام (الأردن وفلسطين) والعراق . ومن ثم فقد بدأ التآمر الاستعمارى على الخط الحجازى منذ مراحل بنائه الأولى ، فنجد أن انجلترا تضع العقبات أمام عملية جمع التبرعات من مسلمى الهند ، ولا تسمح لهم بحمل الأوسمة التى منحهم اياها السلطان عبد الحميد [١٣] ، كما أنها أخذت تشكك فى جدوى هذا المشروع ، وفى امكانية تنفيذه ، وعندما رأت ادارة الخط تمديد خط فرعى من المدورة الى العقبة ، حدثت أزمة طابا بين الدولة العثمانية وبريطانيا ، وكادت تؤدى الى الحرب بين الدولتين ، ونتج عنها

---

(١٣) أنظر الفصل الثالث ، موضوع (موقف بريطانيا من جمع تبرعات مسلمى الهند للخط الحجازى) .

رضوخ السلطان عبد الحميد للمطالب البريطانيــة ، وقد وقفت الدول الاستعمارية الى جانب بريطانيا ابان تلك الأزمة ، والعجيب فى الأمر أن امبراطور المانيا صــديق السلطان وحليفه ، قــد تخلى عن مناصرة عبد الحميد ابان تلك الأزمة وتركه يصارع تلك العاصفة وحده (١٤) .

وعنــدما تم بنــاء الخط ســنة ١٩٠٨ م كانت المؤامرة الــكبرى للاطاحة بصــاحب هذا المشروع ، فكان انقلاب الاتحاديين ، الذى كان فى حقيقته نجاحا لدسائس الاستعمار والصهيونيــة ، فخلع السلطان عبد الحميد عن عرش الدولة العثمانية ، ولم تعط له الفرصــة ليجنى ثمار بنــاء هذا المشروع ، واســتولى على الحكم فى الدولة أعضــاء حزب الاتحــاد والترقى ، فــكانت سياستهم سببا فى تفــكك الدولة وبعثرتهــا .

أما فرنسا فقــد أسهمت فى عرقلة بنــاء الخط ابتــداء من تعثر المفاوضات الخاصة بخط دمشق / مزيريب الذى تملكه احدى الشركات الفرنسية ، ومحاولة اثنــاء الدولة العثمانية عن تنفيذ الخط الحجازى مقابل مبلغ من المــال ، وعندما رفضت الدولة ، أخذت فرنسا تضــع العراقيل أمام التوصل الى تسوية سنين عــددا ، ثم مؤازرة فرنســا لانجلترا فى أزمة طابا ، كما سبق أن أشرنا ، وعندما تم بنــاء الخط بدأت فرنسا تعمل على الاستفادة من تشغيله فى نقل حجاج المغرب العربى بحرا على سفن فرنسية ، ثم يستخدمون خط بيروت / دمشق الفــرنسى ، ويكملون رحلتهم الى الأراضى المقــدسة عــبر الخــط الحجازى (١٥) .

---

(١٤) انظر الفصــل الســادس ، موضــوع (خط معان / العقبــة وازمة طابا) .

(١٥) سوف نشرح ذلك بالتفصيل عند حديثنا عن مدى الاستفادة من الخط الحجازى فى نقل حجاج المغرب العربى فى فصل لاحق .

وقــد اتضح مدى رغبة فرنسا فى السيطرة على الخط الحجازى والاستفادة من تشغيله أقصى مايمكن فى سنة ١٩١٢ ، حينما كانت الدولة العثمانيــة تعــانى من ضــائقة مالية شديدة ، وكانت بحاجة ماسة الى مبالغ كبيرة من المــال ، اتضح أنه لايمكن اقتراضها الا من بورصـــة باريس ، كما كانت الدولة العثمانية بحاجة الى موافقة فرنسا على زيادة نسبة الرســوم الجمركية ، عنــدئذ ظهرت النوايا الفرنسية تجاه الخط الحجازى ، فعنــدما بدأت المفــاوضات بين الدولتين فى باريس طالبت فرنســا بامتيــازات جــديدة فى مقابل موافقتها على مطلبى الــدولة العثمانية ، وقــد كان من جملة تلك الامتيازات المطلوبة بنود تتعلق بخط سكة حديد الحجاز ، واضطر الوفد العثمانى أمام الضــغط الفــرنسى للموافقة على مطالب الفرنسيين ، اذ كانت الدولة العثمانية فى أشــد الحاجة الى تقوية جيشها بعد الهزائم المتلاحقة فى ليبيــا والبلقان ، ومن ثم أبرمت اتفاقية ١١ أيلول (سبتمبر) ١٩١٣ ، التى تنص على أن تبنى الشركات الفرنسية خط سكة حديد من الرياق الى الرملة ، من أجل تحقيق الاتصــال بين خط دمشق/بيروت ، وخط يافا/القــدس ، كما وافق العثمانيون على بند آخر يقضى بأن يتولى أحــد الفرنسيين ادارة خط سكة حديد الحجاز لمــدة عشر سنوات ، وبأن تمنح مرافق الموانى فى طرابلس وحيفــا ويافا الى شركات فرنسية ، وبنــد ثالث ينص على أنه اذا أرادت الدولة العثمانية أن تؤجر خط السكة الحجازية من دمشق الى معان ، فينبغى أن يكون التأجير مقصــورا على خطوط السكة التى تمتلكها الشركات الفرنسية .

ولــكن هــذه الاتفاقيــة لم تحظ بمصــــادقة مجلس الوزراء العثمانى ، فتم التوقيع على اتفاقيــة جــديدة فى ٩ نيسان (أبريل) ١٩١٤ م ، تنص على موافقــة الدولة العثمانية على ايقاف العمل فى تمديد خط السكة الفرعى من العفولة الى القــدس ، كما وعــدت بأن تكون ادارة الخط الحجازى بين دمشق ودرعا وحيفا فى أيد فرنسية.

وقد شاءت ارادة الله ألا توضع تلك الاتفاقية موضع التنفيذ ، فلم تلبث الحرب العالمية الأولى أن اشتعلت ، وأصبح من المفارقات ، أن العثمانيين — الذين دخلوا الحرب الى جانب المانيا — اعتبروا الخطوط الفرنسية من ممتلكات العدو ، فوضعوا أيديهم عليها [١٦] •

وهكذا يتضح لنـا مدى التآمر والتنافس الاستعمارى على الخط الحجازى ، وقـد كانت قمة التآمر ابان الحرب العالمية الأولى ، حينما قامت بريطانيا بتدمير خط سكة حديد الحجاز •

تدمير الخط أثناء الحرب العالمية الأولى :

وصل بنـاء الخط الحجازى الى المدينة المنورة سنة ١٩٠٨ ، وبعد افتتاحه فى أول سبتمبر من نفس العـام بدأ سير القطارات على الخط بأكمله ، وفى عام ١٩١٤ كان هنـاك ثلاث رحلات للقطار فى الأسبوع من دمشق الى المـدينة المنورة ، تستغرق الواحـدة منها ٥٦ ساعـة بالحساب الرسمى ، كما كان هنـاك سبع سفرات من حيفا الى دمشق تستغرق كل منها ١٢ ساعة ، ولـكن فى الواقع كانت الرحلة من دمشق الى المـدينة المنورة يقطعها القطار فى مدة من ثلاثة الى أربعـة أيام حسب ظروف سير القطار ، والانتظار فى المحطات ، وهذه على كل حال تعتبر مدة قصـيرة جدا اذا عرفنـا أن قوافل الحج كانت تقطع تلك المسافة فى أربعين يوما (تزيد أن تنقص) بين دمشق والمدينة المنورة •

وعندما نشبت الحرب العـالمية الأولى ، ودخلت الدولة العثمانية الحرب بجانب المانيا ، ظهرت أهميـة الخط الحجازى وخطورته عسكريا على انجلترا ، فقـد أصبح الخط وسيلة مهمة للمواصلات مع شـبه الجزيرة العربيـة ، وخاصة لتعزيز القوات العثمانية المرابطة فى اليمن

---

(١٦) سليمان موسى — مجـلة العـربى ، مرجع سبق ذكره صص ١٤٤ — ١٤٧ •

والحجاز ، ولاسيما بعد أن أحكمت بريطانيا حصارها على سواحل البحر الأحمر ، وهنا تظهر دقة حسابات بريطانيا وفرنسا ومحاولتهما عرقلة بناء الخط الحجازى ، ثم محاولة السيطرة عليه بعد بنائه ، كما فعلت فرنسا تحسبا لمثل تلك الظروف .

وقد اتضحت أهمية الخط بصورة واقعية فيما نتج عن الحرب التى دارت بين القوات العثمانية ، وبين القوات البريطانية ومعها قوات الثورة العربية التى تزعمها الشريف حسين سنة ١٩١٦ ، فعندما تراجعت الجيوش التركية أمام الحملات البريطانية ، كان الخط الحجازى صاحب الفضل فى ثبات القوات العثمانية فى جنوبى فلسطين نحو عامين فى وجه قوات بريطانية متفوقة ، وعندما أعلن الشريف حسين ثورته ضد الدولة العثمانية ، ودخلت القوات العربية فى صراع ضد القوات العثمانية فى الحجاز ، استطاعت قوات الثورة أن تستولى على المواقع العثمانية فى جدة ومكة المكرمة والطائف وغيرها ، وأن تأسر القوات المرابطة فيها (أى فى المناطق التى لم يمتد الخط الحجازى اليها) ، ولكنها لم تستطع تحقيق شىء من ذلك فى المدينة المنورة بسبب اتصالها بخط السكة الحديدية ، ووصول التعزيزات والمؤن اليها بواسطة ذلك الخط . وهكذا استطاعت حامية المدينة المنورة أن تستمر فى المقاومة ، ولم تستسلم الا بعد انتهاء الحرب بشهرين آخرين سنة ١٩١٨ ، وكان ذلك بفضل سكة حديد الحجاز [١٧] .

وقد كان ذلك هو الدافع وراء قيام العميل الاستعمارى لورنس بتحريض قيادة الثورة العربية على القيام بأعمال تخريبية الخط فى المنطقة الواقعة بين معان والمدينة المنورة ، فنسفت الجسور وانتزعت القضبان ودمرت الورش والمستودعات والمحطات فى عدة

---

(١٧) سليمان موسى — مجلة العربى ، مرجع سبق ذكره ص ١٤٦ .

أجزاء من الخط فى تلك المنطقــة ، وكانت ذريعته فى هــذا العمــل التخريبى ، هى احتمال قيام أحمد جمــال باشا قائد الجيش العثمانى الرابع باستخدام الخط فى نقل القوات العثمانية للقضــاء على الثورة العربية فى مهدها (١٨) •

هذا ويطيب لبعض المؤرخين الأجانب مثل دكتور وليم أوكسنوالد أن ينفوا عن بريطانيا شبح تهمة تدمير الخط الحجازى ، ويحــاولون الصاقها — زورا وبهتانا — بالعرب، فيقول: « اعتبر العرب خط السكة هدفا عسكريا فى الدرجة الأولى من الأهميــة فأخذوا يشنون الغارات عليه ، ويعملون على نزع قضبانه وتدمير جسوره ومحطاته ، وتخريب ونسف القطارات التى تسير عليه » (١٩) •

ويعقب الأستاذ ســعيد الأفغــانى على ذلك بقوله : « أما الذى لايصرح به المؤلفون الأجانب ، فهو أن انجلترا كانت وراء تخريب الخط وأمامه وكان مسئولوهم — ولاســيما لورنس — لا يألون جهــدا فى تحريض البــدو ، واغرائهم بالذهب الانجليزى المتوهج على تــدمير الجسور ، ونزع القضبان الحديدية ، ونسف القطارات بكل ما أوتوا من قوة ، حتى بعــد تراجع الأتراك وانقطاع الأمل البتة من استفادتهم منه ، وبعد حلول الاحتــلال البريطانى فى بلاد العــرب ••• أن كل مايقوله هــذا المؤلف (دكتور وليم أوكسنوالد) يصــح اذا اســتبدل المؤلف كلمة (بريطانيا) الفاعلة الحقيقة بكلمة (العرب) التى وضعت خطأ وزورا ، فالذى اعتبر الخط هــدفا عسكريا فى الدرجــة الأولى (الانجليز) لا العرب ، اذ لم يكن للعرب يومئذ أثر ما لا فى قيادتهم، ولا فى أى من أهــدافهم وأسرارهم الحربية • ان الضباط البريطانيين

---

(١٨) د. عبد العزيز الشناوى ، المرجع السابق ، حـ٣ ص ١٣٤٠ •
، انظر ايضا : بروكلمان — المرجع السابق صص ٧٤٦ — ٧٤٨ •

(١٩) سليمان موسى — مجلة العربى ، مرجع سبقذكره ، ص١٤٦ •

هم المتصرفون وحدهم فيما حصل حينئذ فى هذه البقعــة من الأرض العربية (دمشق/المدينة) كتصرفهم المطلق فى مصر وعدن » (٢٠) .

وهكذا يتضح لنــا أن التآمر الاستعمارى البريطانى على الخط الحجازى ظل يلاحق هذا الخط منذ بداية انشائه ، حتى واتتهم الفرصة لتخريبه وتعطيله ، بعد اتمام بنائه وتشغيله لمدة تسع سنوات .

وقــد نتج عن تعطيل الخط نكبة على اقتصــاد سوريا وفلسطين والأردن ، اذ كان نشاط الخط طول العــام يعود بالخير والنمــاء على التجارة والصناعة ، هــذا فضــلا عما يخلفــه موسم الحج من ثراء على هذه المناطق التى يؤمها حجاج الشرق الاسلامى وشماله ، وغربيه أحيانا ، حيث يقضى هؤلاء الحجاج حوالى الشهر يبيعون فيها ماحملوا من بلادهم من بسط ومنسوجات وتحف ، ويبتــاعون منها مايحتاجون اليــه فى رحلتهم الى الأراضى المقــدسة ، وعنــد عودتهم منها الى بلادهم ، وبذلك تنشط خلال موسم الحج صناعات محلية كثيرة أهمها المنسوجات الشامية والتحف الصوفية من القدس (٢١) .

وبذلك تنشط حركة البيع والشراء وتتحقق المصــالح الاقتصادية لجميع الأطراف ، ولا غرابة فى ذلك فالحج ليس أداء مناسك دينيــة فقط ، ولــكن فيه أيضــا منافع دنيوية ، يقول الله تعــالى فى محكم التنزيل « وأذن فى النــاس بالحج يأتوك رجالا ، وعلى كل ضــامر يأتين من كل فج عميق ، ليشهدوا منافع لهم ويذكروا اسم الله فى أيام

---

(٢٠) سعيد الأفغــانى — مقــال بعنوان « قصــة الخط الحديدى الحجازى لم تتم فصولا » تعقيبا على الخلاصة التى كتبها الأستاذ سليمان موسى لــكتاب دكتور وليم أوكسنوالد عن سكة حديد الحجاز ، مجلة العربى العدد ٢٨٠ مارس ١٩٨٢ صص ٨٣ — ٨٧ .

(٢١) المرجع السابق ، صص ٨٤ — ٨٥ .

معلومات ... الآية » (٢٢) ومن ثم فقد كان تعطيل الخط الحجازى عاملا هاما فى تدهور اقتصاد تلك المناطق ، حتى الحج نفسه قد تأثر تأثرا مباشرا بتعطيل الخط ، فقد قل عدد الحجاج لأنه لم يبق لهم من وسيلة لأداء تلك الفريضة سوى طريق البحر على البواخر الأجنبية حينئذ التى كان يقاسى فيها الحجاج الكثير من الاهمال وسوء المعاملة ، فضلاً عن الأجور الفاحشة التى كانت تتقاضاها منهم تلك البواخر (٢٣) اذا ماقورنت بأجور الخط الحجازى الزهيدة .

---

(٢٢) سورة الحج — الآيتان ٣٦ ، ٣٧ .

(٢٣) سعيد الأفغانى — مجلة العربى — مرجع سبق ذكره ، ص ٨٥

الفصل العاشر

النتائج التى ترتبت على بنـــاء سكة حديد الحجاز

أولا ـ النتائج الاقتصادية

ثانيا ـ « العمرانية

ثالثا ـ « السياسية

رابعا ـ « العسكرية

لقد نتج عن بنـــاء الخط الحجازى — رغم قصر المـــدة التى تم استخدامه فيها — نتـــائج عظيمة فى مجالات مختلفة منهـــا النتـــائج الاقتصادية والعمرانيـــة ، والسياسية ، والعسكرية ، وسوف نعـــالج — ان شاء الله تعالى — هذه الجوانب بالتفصيل فى هذا الفصل •

أولا — النتـــائج الاقتصـــادية :

يذهب بعض البـــاحثين الى أن الخط الحجـــازى كان لايقوم فى السنوات الأولى من تشغيله بنفقات صيانته ، ويرجع ذلك الى أن الخط لم يكن يعمل بصـــورة منتظمة الا فى موســـم الحج الذى لايستغرق أكثر من ثلاثة أشـــهر ، ثم يقتصر اســـتخدامه بعـــد ذلك فى الأمور العسكرية ، هذا بالاضـــافة الى أن التبـــادل التجارى فى المنطقة التى يمر بها الخط لم يكن نشـــيطا ، لأن احتيـــاجات الحجاز من التجـــارة السورية لم يكن سوى بضـــعة أصـــناف ، ومن ثم فقد كان القســـم الأعظم من الخط (من معان الى المـــدينة المنورة) شبه معطل فى معظم أيام السنة عدا موسم الحج ، وأما الخط بين درعا ودمشق فكان يعمل بانتظام على مدار السنة ، وقـــد عالجت الحكومة العثمانية ذلك العجز فى ميزانيـــة الخط ، بأن خصصت للخط دخل نوع من البريد ، كمـــا منحته بعض الامتيازات [1] •

على أننـــا اذا نظرنا الى الاحصائيـــات التى أصـــدرتها الادارة العثمانية للخط عن نشاطه قبل الحرب العالمية الأولى ، لوجدناها تعكس نشاط الخط من دمشق الى المـــدينة المنورة ، وليس الجزء الشمالى منه فقط ، كما نجد أنها تذكر أن موازنة الخط قبل الحرب العالميـــة الأولى

---

(١) عبد العزيز محمد عوض — المرجع السابق ، صص ٢٨٤—٢٨٥

قـد حققت فائضا ، وليس عجزا — كما يذهب ذلك الباحث — واليك الأرقام فهى شاهد صدق على ماقررناه :

— نقل الخط فى عام ١٩٠٩ من سـوريا الى المـدينة المنـورة ٣١٦ر٦٢٦ر٩١ طنـا من المواد الغذائية .

— كمـا نقل فى عام ١٩١٠ من سـوريا الى المـدينة المنـورة ١١٣ر٠٠٧ر١١٢ طنـا من المواد الغذائية والصناعية أى بزيادة قدرها ٧٩٦ر٣٨٠ر٢٠ طنا عن السنة التى قبلهـا ، وهـذا دليل على الزيادة المطردة فى نشاط الخط .

— بلغت موارد الخط قبل الحرب العالمية الأولى بعد تنزيل كافـة النفقـات مبلغ ٧٦٨ر٣٢ ليرة عثمانية ذهبيـة [٢] ، وهذا دليل على أن الخط قـد حقق فائضا وليس عجزا فى ميزانيته ، لاسيما اذا وضعنا فى الاعتبار أن الخط قـد تم تشغيله اقتصاديا لمدة ست سنوات فقط قبل الحرب الأولى (أى من سنة ١٩٠٨ الى سنة ١٩١٤) .

أضف الى ذلك أن ايرادات الخط كانت فى ازدياد مستمر عاما بعد عام ، فقد بلغت ايراداته فى سنة ١٩٠٨ مالية مبلغ ٥١٢ر١٧٤ ليرة عثمانية ، وفى سنة ١٩٠٩ مالية بلغت ٩٦٢ر١٨٨ ليرة عثمانية ، وفى سنة ١٩١٠ مالية ٨٩٠ر٢٦٠ ليرة عثمانية [٣] .

وأياماكان الأمـر فى مسألة ايرادات الخط ، فان الذى يجب ألا ننساه أن الهدف الأسمى من بنـاء الخط كان هدفا دينيا سياسيا أكثر منه هـدفا اقتصاديا من أجل تحقيق الأرباح .

---

(٢) وجيه الخيمى — المرجع السابق ، ص ١٣٢ .

(٣) عبد العزيز محمد عوض — المرجع السابق ، ص ٢٨٥ .

على أن النتـــائج الاقتصادية يجب ألا ينظر اليهـــا تلك النظرة الضيقة المنحصرة فى الايرادات المبـــاشرة التى حققها الخط ، ولو كان الأمر كذلك ، فانه يجب أن نضيف الى تلك الايرادات المباشرة نفقات نقل الجنـــد عبر الخط ، تلك النفقـــات التى كانت تنفق فى حالة نقل الجنود ومعداتهم عبر البحر ، وبذلك تكون ايرادات الخط أكبر بكثير.

يجب أن تكون نظرتنا الى الفوائد الاقتصـــادية التى حققها الخط أوسع وأشمل ، فمن المسلم به ، أن الخط قـــد أسهم بدور فريد فى انفتاح بلاد الحجاز على الشام واستانبول ، وقـــد تبع ذلك ظهور هذا النشاط التجارى الهائل بين الشـــام والحجاز المتمثل فى انتقـــال تلك الـــكميات الهائلة من المواد الغذائية والصناعية التى سبقت الاشـــارة اليها منذ قليل ، عبر الخط فى مدى عامين فقط ، وما تبع ذلك من ازدهار اقتصادى فى المدن التى ارتبطت بالخط :

فقد أصـــبحت دمشق أكبر مركز تجـــارى واقتصـــادى فى بلاد الشام ، حيث تتجمع فيها منتجات الشام الصناعية ، وحاصلاتها الغذائية لترسل الى الحجاز عبر الخط ، كما ازدهرت أسواقها التجارية بمختلف أنواع البضـــائع والمصنوعات ولا سيما فى موسم الحج ، حيث كانت دمشق مركزا لتجمع الحجاج الذاهبين الى الحجاز ، والعـــائدين منه ، يبيعـــون ماحمـــلوه من بلادهم ، ويبتـــاعون حاجتهم فى رحلتهم الى الحجاز ، وفى عودتهم الى بلادهم — كما سبق أن أشرنا الى ذلك عند حديثنا عن التدهور الاقتصادى الذى نتج عن تعطيل الخط .

أما حيفا فقد كانت سكة حديد الحجاز نعمة عظيمة عليها ، فقـــد كانت قبل انشاء الخط الحجازى ميناء صـــغيرا خاملا بسبب منافســـة يافا له ، ثم أصبحت حيفا بعد افتتاح خط درعا/حيفا ميناء نشطا ينمو باضـــطراد ، فقـــد تحولت الى مينـــاء حيفـــا عملية تصـــدير حبوب حوران ، وتجارة الوارد الى دمشق وجزيرة العرب ، بعد أن كان ذلك يتم عن طريق ميناء بيروت ، وقـــد بلغت جملة صـــادرات حيفا سنة

١٩٠٧ (٢٧٠ر٠٠٠) جنيـه انجليزى ، وفى سـنة ١٩١٢ زاد هـذا المبلغ الى (٣٤٠ر٠٠٠) جنيه انجليزى ، كما بلغت جملة واردات حيفا سـنة ١٩٠٧ م — باسـتثناء أدوات ومعـدات السـكة الحـديد — (٢٤٠ر٠٠٠) جنيه انجليزى ، ونمت سنة ١٩١٢ فأصبحت (٣٧٥ر١٠٠) جنيه انجليزى [٤] .

أما الحجاز فقـد ازدهر بصـفة عامة والمـدينة المنورة بصـفة خاصة ، بسبب كثرة مجىء الزوار اليهـا نتيجـة سهولة السفر على الخط الحجازى ، الأمر الذى أنعش تجارتها صـادرا وواردا ، فقـد حظيت المـدينة المنورة — وهى المحطة النهائيـة للخط الحجـازى — بالنصيب الأكبر من التأثير الاقتصـادى والعمرانى والسكانى أكثر مما توفر لغيرها من المدن الواقعـة على طول الخط ، فعلى الرغم من قصر المـدة التى استخدم فيها الخط ، الا أن هـذه السنوات القليلة كانت كافيـة لترك بصمات واضحة فى المجال الاقتصـادى وغيره ، فقـد نشطت التجارة بين المـدينة المنورة والشام ومصر ، حيث كان تبادل الحاصـلات الزراعية ، فقـد كانت خضر المـدينة ترسل الى الشام ، وفاكهة الشام وحاصـلاته الزراعية ومنتجـاته الصناعيـة تجىء الى المـدينة ، فنمت الصـلات التجارية نموا جلب من الرخاء مالا يسهل اليوم تصوره ، وكثر التعـامل وارتفعت الأسـعار حتى أن قطعـة الأرض التى كانت تبـاع بثلاثة جنيهات قبل السكة الحديدية ، صارت تباع بعشرة جنيهات بعد تشغيلها ، وبعد توقف الخط هبط الثمن الى جنيهين ولا تجد من يشتريها (سنة ١٩٣٦ م) [٥] .

---

(٤) Zaidi. H — بحث منشور فى دائرة المعارف الاسلامية الطبعة الثانية (طبعة الشعب) تحت عنوان : الحجاز ، سكة حـديد ، المجـلد الثالث عشر ص ٣٣٦ .

(٥) انظر : على حافظ — المرجع السابق ص ٣٤ .
، يوسف عبد الرزاق — المرجع السابق ص ٣٠١ .
، د. محمد حسين هيكل — المرجع السابق ص ٤٧١ .

أضف الى ذلك كله أن بناء الخط الحجازى جعل ادارة الخط تتجه الى التنقيب عن الثروة المعدنيـــة فى المنـــاطق التى يخترقهـــا الخط الحجازى ، وبالفعل قـــد تم الاتفاق فى مطلع سنة ١٩٠٨ بين أدارة الخط وبين أحـــد الجيولوجيين الألمـــان ويدعى دكتور « بلانكنورن » لـــكى يتقـــدم الى فلسطين للبحث عن البترول فى حوض البحر الميت، وبعد أن ينتهى من بحثه فى هـــذه المنطقـــة يتقدم جنوبا ويبحث عن الثروة المعدنية فى البلاد التى يخترقها الخط ، « والأمل كبير فى أن تسفر هـــذه الأبحـــاث عن نتـــائج هامة ، حيث أن ساحل الجـــزيرة العربيـــة جنوبى خليج العقبـــة ، كان معروفا فى القديم بثروته فى المواد الخام المتنوعة » (٦) .

ثانيا — النتـــائج العمرانيـــة :

أما من ناحيـــة العمران فقـــد أدى بنـــاء الخط الحجازى الى ظهور مجتمعـــات عمرانيـــة جديدة نتيجـــة استقرار بعض القبـــائل البـــدوية فى بعض الجهات على جانبى الخط ، واشتغالهم بالزراعـــة وأخذهم ببعض مظاهر الحضارة ، وقـــد سبقت الاشارة الى ذلك عند الحديث عن بنـــاء الخط ونتائج تمديده فى بعض القطاعات .

وأيضا مدينـــة حيفا كانت — كما سبق أن ذكرنا — ميناء صـــغيرا قبل بنـــاء الخط الحجازى ، ثم ازدهرت واتسع عمرانهـــا بوصـــول الخط اليها ، فقد كان عدد سكانها من ٤ — ٦ آلاف نسمة فى العقد من ١٨٧٠ م الى ١٨٨٠ م ، ارتفع هذا العـــدد الى ٢٢ ألفا عام ١٩١٤ ،

---

(٦) وثائق وزارة الهنـــد : I. O. R : L/P & S/10/12.

رســـالة من لاسل الســـفير البريطـــانى فى برلين الى وزير الخارجية البريطانية ، برقم ٦٠ وتاريخ ١١ فبراير ١٩٠٨ ، متضـــمنة خـــبرا نشرته صحيفة « فرانكفورتر زايتونج » الالمانية نقلا عن مراسلها فى الآستانة .

وبذلك شهدت حيفــا أعظم نمو سكانى فى فلسطين فىتلك الفترة [٧] ، وذلك بالطبع نتيجــة حركة الجــذب السكانى وليس التناسل .

أما المــدينة المنــورة فقــد كان تأثير وصــول الخط اليهــا من الناحية العمرانية أكثر وضوحا من غيرها ، فقــد كانت الهجرة النبوية الشريفــة الى المــدينة واتخاذها أول عاصمة لأول دولة اسلامية ، تمثل أهم العوامل التاريخية التى أثرت فى تكوين المدينة وتركيبتها السكانية، ووظائفها وتحــديد شخصيتها المدنية العامة ، بالاضافة الى ازدهارها السياسى والاقتصــادى والعمرانى ، وفى نهــاية العصر الراشــدى انتقلت عاصمةالدولة الاسلامية الىخارج الحجاز ، ومنذ ذلكالحين بقيت المــدينة المنورة على تكوينها القديم ، بشكل شبه كامل طوال العصور الوسطى والعهــد التركى ، بل ربما الى عهد قريب ، لم تتعرض المدينة خلال تلك القرون الطويلة لعوامل أخرى مؤثرة واضحة الأهمية [٨] .

ثم كان مطلع القرن العشرين حيث أنشئت سكة حديد الحجاز ، قرب نهــاية العهد التركى ١٣٢٦هـ / ١٩٠٨م ، فكانت بحق الفرصــة الهامة والوحيدة للتغيير التىواتتها خلالتلك الأحقاب الطويلة ، بما أدت اليه من ربط المــدينة المنورة بالعالم الخارجى ، وما صحبه من ازدهار اقتصادى وتوسع عمرانى ، أدى الى ارتفاع قيمــة الأراضى بشــكل ملحوظ ، كما أشرنا الى ذلك ، غير أن تلكالفرصة لم تلبث أن ماتت وهى وليدة فى مهدها ، بعد سنوات قلائل بسبب ظروف الثورة العربية التى صــاحبت الحرب الأولى (١٩١٤ — ١٩١٨ م) ، حيث تعطل الخــط الحجازى نتيجة مالحق به من دمار .

أما عن التطور العمرانى الذى لحق بالمــدينة المنورة — خلال تلك السنوات القلائل — بعد وصول الخط الحديدى اليهــا ، فانه بمقارنة

---

(٧) سليمان موسى — مجلة العربى — مرجع سبق ذكره ص ١٤٧ .

(٨) د. عمر الفاروق السيد رجب — المرجع السابق ، ص ١٧٩ .

عدد سكان المدينة قبل بناء الخط بعددهم بعد بنائه بسنوات قلائل ، ثم بعدد السكان بعد توقف الخط ، وتدهور الحالة الاقتصادية يتضح لنا الأثر الكبير الذى تركه بناء الخط على حركة العمران ، وازدياد عدد السكان فى المدينة المنورة •

لقد كان عدد السكان قبل بناء الخط لايتجاوز العشرين ألف ، وبعد افتتاح الخط وتشغيله ، قفز عدد السكان بسرعة تثير العجب ، فقد ارتفع عددهم الى الثمانين ألفا ، عند بداية الحرب العالمية الأولى سنة ١٩١٤ ، وبذلك ازداد عددهم الى أربعة أضعاف فى ست سنوات، وبعد تعطل الخط أثناء الحرب ، واستمرار توقفه عن السير بعد انتهائها ، تراجع عدد سكان المدينة بشكل ملحوظ حيث بلغ فى سنة ١٩٣٦ ثلاثة عشر ألفا [٩] •

قد تكون هناك أسباب أخرى ثانوية أسهمت فى تراجع عدد السكان ، الا أن السبب الأصلى ، وهو تعطل الخط الحجازى ، وما تبعه من تدهور الحالة الاقتصادية بسبب كساد التجارة ، وتناقص عدد الزائرين للمدينة ، وانغلاق المجال أمام حركة التجارة مع الشام ، وتراجع حركة العمران — يبقى ماثلا للأذهان •

ومن مظاهر حركة العمران التى واكبت تشغيل الخط الحجازى اضاءة المدينة المنورة بالكهرباء لأول مرة ، فقد ابتدأت الانارة بها فى الحرم النبوى الشريف رسميا يوم الاحتفال بافتتاح السكة الحديد بالمدينة المنورة فى أول سبتمبر ١٩٠٨ [١٠] ، فقد بنت الحكومةالعثمانية محطة للكهرباء فى شمالى المسجد النبوى الشريف ، واستوردت ماكينة ضخمة أضاءت بها الحرم النبوى ، ثم انتشر بعد ذلك استخدام،

---

(٩) د. محمد حسين هيكل — المرجع السابق ، صص ٤٧٠—٤٧١

(١٠) البتنونى — المصدر السابق ، صص ٢٤٥ — ٢٤٦ .

المولدات الكهربائية الصغيرة ، الخاصة بالأعمال الزراعية ، واضاءة المنازل • وبعد حوالى نصف قرن تقريبا (١٣٧٥هـ / ١٩٥٥م) قامت الحكومة السعودية ببناء محطة الكهرباء المركزية عند آبار على غربى جبل عسير ، على بعد نحو ٦ كم من المدينة المنورة ، وحملت كابلات الضغط العالى على عدة أعمدة من المحطة الى سور مبنى محطة الخط الحجازى خارج العنبرية ، ومن سور المحطة مدت كابلات الضغط العالى تحت الأرض الى المسجد النبوى الشريف [١١] •

كما لايفوتنا أن نذكر أثرا عمرانيا من آثار تشغيل الخط الحجازى ، وهو جعل المدينة المنورة محافظة مستقلة ، مرتبطة بوزارة الداخلية العثمانية رأسا ، وليست تابعة لولاية الحجاز ، وكان ذلك فى عهد حكومة الاتحاد والترقى ، وقد تم ربط المدينة المنورة بالآستانة بخطوط تلغرافية مستقلة ، ضمانا لسرعة المخابرات ، بينما ظلت تبعات الأمارة الحجازية وحقوقها ، كما كانت عليه ممتدة من مكة المكرمة الى مدائن صالح [١٢] ، الأمر الذى أضفى على المدينة المنورة مركزا مرموقا وأهمية بالغة لدى الباب العالى ، والهدف من وراء هذه الحركة يبدو واضحا ، وهو الزيادة فى التحكم والسيطرة على اقليم الحجاز ، اذ أصبحت الدولة تعلم بما يجرى فى هذه المنطقة من أحداث فور وقوعها •

ومن أهم مظاهر العمران التى نتجت عن تسيير الخط ، أن الدولة العثمانية ، عندما رأت أن المواصلات قد انتظمت بين الشام واقليم الحجاز ، وأن مظاهر الاستقرار قد وضحت على طول الخط ، فضلا عن اتساع حركة التجارة بين مدن الحجاز وبلاد الشام وغيرها ، من

---

(١١) د• عمر الفاروق السيد رجب — المرجع السابق ص ١٨٨ •

(١٢) عبد الله بن الحسين — مذكراتى ، مطبعة القدس ، القدس ط١ سنة ١٩٤٥ ص ٤٨ •

أقاليم الدولة — رأت الدولة أنه من الأهميـــة بمكان تيســـير حـــركة الاتصال البريدية، فأنشأت مكاتب البريد فى المدن التى تقع على طريق سكة حديد الحجاز ، تسهيلاً للمعاملات التجـــارية ، وليتمكن الحجاج والجنود العثمانيون ، من ارسال رسائلهم بسهولة الى ذويهم ليطمئنوا عليهم •

والجدير بالذكر أنه قبل انشاء الخط الحجازى ، لم يكن هنـــاك سوى مكتب بريد واحد فى مدينة جدة ، باعتبارها المركز الرئيسى ذات الأهمية التجارية لاقليم الحجاز ، وكان الحجاج يرسلون رسائلهم من جدة ، حيث كانوا يحملونها معهم لحين عودتهم الى ميناء جـــده ، أو يكلفون بها المسافرين فى القوافل التجارية الذاهبة الى تلك الجهة [١٣]

ثالثا — النتائج السياسية :

أما عن النتائج السياسية التى نجمت عن بنـــاء الخط الحجازى ، فقـــد « كان المشروع — على حد تعبير جورج انطونيوس — من عدة وجوه ضربة خبير فى السياسة » [١٤] ، فقـــد اعتبر حـــدثا هاما تردد صداه على الصعيدين الاسلامى والدولى ، فقـــد أثار المشروع اهتمام المسلمين فى جميع أقطار العـــالم الاسلامى ، وضـــاعف من التفافهم حول الخلافة ، ولا غرو فقد دلل على مقدرة السلطان عبد الحميـــد فى تنفيذه وبذل كل مافى وسعه ، بل وحشد كل امكانات دولتـــه لتوفير وســـائل تمويله وتأمينـــه ، فقـــد قام المشروع على أكتـــاف الأموال الاسلامية عن طريق التبرعات وخصم نسب معينة من رواتب الموظفين، واستحداث طوابع جـــديدة باسم الخط ، فضـــلاً عن تـــدفق الأموال الاســـلامية من شتى بقاع العـــالم الاسلامى ، كما سبق أن أشرنا ،

---

(١٣) ميشال اسطفان — تاريخ الطوابع فى المملكة العربية السعودية، مقال منشور فى مجلة تاريخ العرب عدد ٧٠ ص ٩٠ •

(١٤) انطونيوس — المرجع السابق ، ص ١٤٢ •

كما قام على أيدى الجنود العثمانيين الذين لولاهم لمـا تيسر تنفيذه، كما أظهر المشروع الدولة العثمانيـة بمظهر الدولة العصرية المتطورة ، التى تمد الخطوط الحديدية فى قلب الصـحارى ، لتوفير المواصـلات السريعة ، فـكان ذلك ردا عمليـا على تلك المزاعم والادعاءات ، التى أثارها خصـوم الدولة من الاستعماريين والصهيونيين ، الذين اتهموها بالجمود والتخلف ، وأنها فرضت على ولاياتهـا العربيـة سـتارا من العزلة عن العالم ، وأوقعتهم فى الفقر ، وذلك ليقللوا من شأن الدولة والخلافة فى أعين المسلمين (١٥) .

قد دحض هـذا المشروع تلك المزاعم الاستعمارية ، ورد كيدهم الى نحورهم ، بل وأظهر السلطان عبد الحميد بمظهر الخليفة والزعيم الروحى للاسـلام ، والحامى والخادم للحرمين الشريفين ، بما قـدمه من خدمات للعـالم الاسـلامى ، فقد يسر سبل الحج لضيوف الرحمن الى المسجد الحرام ، حيث الـكعبة الشريفـة ، وقصر المسافة ، وهيأ سبل الراحة والأمان التى كان الحجاج فى أشد الحاجـة اليها ، حيث كانوا يلاقون الصعوبات ، ويتعرضون للأخطار فى ذهابهم وايابهم من الأراضى المقـدسة فى طريق سفرهم عبر الصحراء على ظهور الجمال، فقد كانت قافلة الحج الشامى — وهى كبرى قـوافل الحج — تقطع الرحلة من دمشق الى المـدينة المنورة فى أربعين يوما ، وعشرة أيام الى مكة المـكرمة ، أى خمسين يوما يقضيها الحجاج فى الطريق ، ثم عشرين يوما يقضونها فى أداء المناسك والزيارة ، ثم تبدأ رحلة العودة، فيقضى الحاج خمسين يوما فى عودته ، أى أن الحاج كان عليه أن يقضى أربعة أشهر كاملة فى أداء فريضة الحج، تبدأ من أول شهر شوال وتنتهى بنهـاية شهر المحرم ، فاذا أضـفنا الى ذلك تلك النفقـات الباهظة التى كان الحـاج يضـطر الى انفـاقها طوال تلك المـدة ، وما كان

(١٥) د. فائق بكر الصواف — المرجع السابق ص ١٣٣ .

يتعرض له الحجاج طوال تلك الرحلة التى تربو مسافتها على ١٧٠٠كم من دمشق الى مكة المكرمة ، من أخطار ومصاعب طبيعية وبشرية ، من جفاف ورمال وشمس محرقة وأمراض وسطو قبائل البدو على طول الطريق (١٦) ، واذا أضفنا أيضا أن السفر فى البحر من الشام الى الحجاز كان يستغرق زمنا ، يتراوح بين عشرة أيام ، وخمسة عشر يوما ، تبعا لوجود السفن ، التى كانت رحلاتها قليلة العدد ، ومواعيد اقلاعها غير منتظمة (١٧) .

اذا علمنا كل ذلك أدركنا الأهمية البالغة ، والضرورة الملحة لاقامة الخط الحديدى الحجازى ، والبدء به من دمشق ، حيث كان الحجاج المسلمون يتوافدون اليها من جميع بلاد الشرق والشمال الاسلامى ، ويجتمعون فيها انتظارا لسفر موكب الحج منها ، تحت امارة حاكم عثمانى يعرف بأمير الحج ، وأدركنا أيضا تلك الفائدة العظيمة التى حققها تنفيذ هذا المشروع ، بما يسره من سبل الراحة والأمان ، وتقليل النفقات ، وتقصير المسافة باختصار مدة الرحلة ، من دمشق الى المدينة المنورة من أربعين يوما ، الى أربعة أو خمسة أيام على أكثر تقدير ، وكثيرا ماكان الحجاج يرددون « خمسة أيام فى القطار المريح ، بدلا من ستة أسابيع فى قوافل الجمال » (١٨) .

بعد كل ذلك لانستغرب حماس المسلمين فى كل مكان ، واقبالهم الشديد على التبرع للخط الحجازى ، وكان معظمهم يعتقدون — وهم على صواب فى اعتقادهم — أن تقديم الاعانات الى الخط ، وبذل

---

(١٦) انظر الفصل الأول الخاص بطرق الحج والصعوبات التى كان يلاقيها الحجاج قبل الخط الحجازى .

(١٧) جورج انطونيوس — المرجع سابق ، ص ١٤٣ .

(١٨) جيمس موريس : الملوك الهاشميون ، ترجمة ونشر المكتب العالمى للتأليف والترجمة بيروت (بدون تاريخ) ص ٢٩ .

المعونات فى سبيله من أعظم القربات ، وبدافع هذه الثقة قدم كثيرون أشياء ثمينة ذات قيمة عالية ، كالأخشاب والأحجار والأرضين (١٩) ، فلا بدع اذا قلنا ان هذا الخط ثمرة جهود الأمة الاسلامية ، ومأثرة غراء من مآثرها الخالدة فى العصر الحديث .

على أن من أهم النتائج السياسية التى حققها مشروع سكة حديد الحجاز ، هو أنه وضع فكرة الجامعة الاسلامية موضع التنفيذ ، حيث نقلها من كونها فكرة جند السلطان عبد الحميد لها الدعاة والوعاظ للتوعية بها وبثها بين المسلمين ، الى حركة سياسية عملية ، فقد ضاعف ذلك المشروع من التفاف المسلمين فى شتى أنحاء العالم الاسلامى حول الخلافة ، واعتبار السلطان عبد الحميد هو الزعيم الروحى للاسلام ، مما يكون له أكبر الأثر فى تثبيت مكانة الخلافة ، وهذا يعنى زعزعة مراكز الدول الاستعمارية فى مستعمراتها الاسلامية ، وخاصة الانجليز فى الهند ، حيث يوجد فيها قوة كبيرة من المسلمين ، ومن ثم فقد كتب السفير البريطانى لدى الباب العالى فى تقريره السنوى عام ١٩٠٧ أى قبل افتتاح الخط الحجازى بسنة ، معبرا عن تلك المخاوف ، ومشككا فى سياسة السلطان عبد الحميد الاسلامية ، وفى مركزه كخليفة مسلم ، فكتب يقول : « ... ومهما يكن من شىء ، فليس هناك غير عاملين اثنين يظهران بوضوح من بين عوامل الحالة السياسية العامة خلال السنوات العشر الأخيرة ، أما الأول فهو تلك السياسة الماهرة التى حدت بالسلطان الى أن يظهر أمام ثلاثمائة مليون من المسلمين بمظهر الخليفة ، والزعيم الروحى للاسلام ، وبث فى نفوس رعاياه الحماسة والاستجابة لشعوره الدينى ، حين مد سكة حديد الحجاز التى ستيسر لكل مسلم فى المستقبل القريب ، سبيل الحج الى الأماكن المقدسة فى مكة والمدينة ، فتتيح لهم التمتع فى الآخرة ، بمسرات الجنة ومباهجها ، وكان من نتيجة ذلك أن أصبح

---

(١٩) محمد كرد على — المصدر السابق ، حـ٥ ص ١٨٤ .

رعاياه يدينون له بالطاعـة العميـاء ، الى حـد لم يسبق له مثيل ، وأصبحوا يقبلون عن رضى باستبداده المطلق ، الذى لم يشهد التاريخ له شبيها من قبل ، وصـارت ارادة « الباديشاه » هى الشريعة المطبقة على الأرض ، فاذا دعا سـوء الحـظ مسلمـا ، الى أن يحس بارهاب الحكومة العنيف وطغيانها ، فانه يعزو هـذه المظالم الى الموظفين ، ولا يعزو الى الخليفة عملاً فيه سوء ... » (٢٠) .

ويصور هذا التقرير مدى الذعر الذى اجتاح الدوائر الاستعمارية من اقـدام عبد الحميد على تنفيذ مشروع الخط الحديدى الحجازى ، كما انتابها الفزع من جراء تلك الجهود التى يبـذلها السلطان من أجل ربط البلاد العربيـة ، بشبكة من الخطوط الحديدية ، فتحركت بريطانيا ومن ورائها دول أوربا الاستعمارية ، لعرقلة مساعى السلطان ، وضرب كل تجمع اسـلامى يهدد مطامعها ، وكانت حركة الجامعة الاسـلامية بما تهـدف اليه ، من جمع كلمة المسلمين ، وتكتيل جهودهم فى مواجهة الغرب الاستعمارى ، هى الخطر الماثل أمام دول أوربا الاستعمارية ، وفى مقدمتها بريطانيـا ، التى وقفت من تلك الحركة ، موقفا عدائيـا سافرا ، عبرت عنه صحيفة ستاندرد (Standard) الانجليزية بقولهـا « يجب أن تصبح الجزيرة العربيـة تحت الحمـاية الانجليزية ، ويجب على انجلترا أن تسيطر على مدن المسلمين المقـدسة » . وفى سـبيل تحقيق سياستها تحركت بريطانيـا والدول الاستعمارية فى اتجاهين، الاتجـاه الأول — هو التخلص من السلطـان عبد الحميـد وجامعته الاسلامية ، والاتجاه الثـانى — هو العمل على تمزيق أوصال الـدولة العثمانية بعد عبد الحميد وتهيئة المناخ لذلك .

---

(٢٠) جورج انطونيوس — المرجع السابق ، صص ١٤٣ — ١٤٤ .

، د. السيد رجب حراز — الدولة العثمانية وشـبه جـزيرة العرب (١٨٤٠ — ١٩٠٩) ، من مطبوعات معهد البحوث والدراسات العربيـة القاهرة ١٩٧٠ ، صص ١٢٢ — ١٢٣ .

وفى الاتجاه الأول تلاقت المصالح الاستعمارية البريطانيـــة مع الأهــداف الصهيونيـــة ، التى دأبت منـــذ ســـنة ١٨٩٧ (حين رفض السلطان عبد الحميـــد المطـــالب الصهيونيـــة فى فلسطين ، كما رفض العروض والاغراءات التى قـــدمها اليه هرتزل زعيم الحركة الصهيونية العـــالمية) على العمل الدؤوب للاطاحة بالسلطان عبد الحميد ، بواسطة التخطيط السرى ، والمؤامرات التى حاكها ونفذها يهود الدونمة ، وقد نجح هـــذا التحالف ، بين الصهيونيـــة العـــالمية والقوى الاستعمارية فى عزل السلطان عبد الحميد سنة ١٩٠٩ ، على يد جمـــاعة الاتحـــاد والترقى الذين كانوا أعضـــاء فى المحفـــل المـــاسونى العثمانى ، وهو أحد المنظمات السرية التى تخدم الأهداف الصهيونية (٢١) .

وأما الاتجاه الآخر فقد تحركت فيـــه الدول الاستعمارية بصورة جمـــاعية ، فقد أعلنت بلغـــاريا استقلالها عن الدولة العثمانيـــة ، كما أعلنت النمسا ضم مقاطعتى البوسنة والهرسك ، كما اتحدت كريت مع اليونان ، وفى عام ١٩١١ استولت ايطاليـــا على طرابلس وبرقة ، كما قامت الشعوب البلقانية — بتشجيع من روسيا — بالتكتل بزعامة الصرب لتصفية ماتبقى من الممتلكات التركية فى البلقان ، فقامت حربا البلقان الأولى والثانية سنتى ١٩١٢ ، ١٩١٣ م التى انتهت بانكماش الـــدولة العثمانية فى أوربا بعد هزائمها المتكررة أمام الدول الأوربيـــة ، الأمر الذى حدا بالأتراك الى التركيز على ممتلكاتهم فى الشرق الأدنى خاصة فى الولايات العربيـــة ، وحتى هذه الولايات العربية لم تبق فى حالة وفاق مع الاتحاديين ، بسبب سياستهم القوميـــة المتطرفـــة (سياسة التتريك) التى استفادت منها بريطانيـــا فى تمزيق ماتبقى من الدولة العثمانيـــة ، حيث اتفقت مع الشريف حســـين بن على أمير مكة على

(٢١) للرجوع الى تفاصيل تلك المؤامرة الاستعمارية الصهيونية أنظر : عبد الرحمن حسن حبنكه الميدانى — مكايد يهودية عبر التاريخ ، الطبعـــة الرابعة ، دار القلم ، بيروت ١٤٠٢هـ / ١٩٨٢م ص‌ص ٢٧٢ — ٢٨٥ .

الانضمام اليها ضـــد تركيا — أثنـــاء الحرب العالميـــة الأولى — لأنه أصلح العناصر للقيام بهذا الدور (٣٢) ، ذلك أن بريطانيـــا كانت ترى أن حماة البلاد المقدسة من الهاشميين ، قـــد يصبحون خلفـــاء نافعين ضد السيادة العثمانية المتزعمة للاسلام (٣٣) .

بعد كل ذلك هل يمكن القول ، أن تنفيـــذ مشروع سكة حـــديد الحجـــاز وما نتج عنه من اثارة حمـــاس المسلمين ، والتفـــافهم حول الخـــلافة ، وتجسيد معنى التضامن الاســـلامى ، وما شكل ذلك من خطورة على الدوائر الاســـتعمارية ، وخاصـــة بريطانيـــا ، التى تضم مستعمرتها فى الهنـــد قوة كبيرة من المسلمين — هل يمكن القول أن ذلك كان وراء التعجيل بالاطاحة بالسلطان عبد الحميد ، وما تبع ذلك من تمزق الدولة العثمانية فى عهد الاتحاديين ؟؟

رابعا — النتائج العسكرية :

بالاضافة الى تلك النتـــائج الاقتصادية والعمرانية والسياسية ، كان هناك للخط الحجازى نتـــائج عسكرية على جانب كبير من الأهمية، وقبل أن نخوض فى ذكر النتـــائج يجدر بنـــا أن نشير الى حقيقـــة هامة ، وهى أن ظهور نتـــائج عسكرية لسكة حديد الحجاز ، لايتعارض ولا يتناقض مع ماسبق أن قررناه — عند حديثنـــا عن أهداف وبواعث بنـــاء الخط — من انتفـــاء وجود الهـــدف العسكرى من بين أهـــداف بنـــاء الخط ، التى كانت تنحصر أساسا فى الجوانب الدينية لتيسير سبل الحج أمام المسلمين ، والسياسية لتدعيم حركة الجامعة الاسلامية،

---

(٣٢) دكتور / محمود صالح منسى — حركة اليقظة العربية فى الشرق الأسيوى ، دار الفكر العربى ط٣ ، القاهرة ١٩٧٨ صص ١٤٨ — ١٥٧، ٢٦٢ — ٢٦٩ .

(٣٣) جيمس موريس — المرجع السابق — ص ٢٩ .

والاقتصـــادية لتيسير حركة التجـــارة ، وانعاش المناطق التى يمر بها الخط اقتصاديا .

ذلك أن ظهور نتـــائج لأى مشروع لايستلزم بالضرورة ، أن تكون تلك النتـــائج كانت من بين أهـــداف اقامة ذلك المشروع ، لأن هنـــاك فرق كبير بين الهـــدف والنتيجة ، وكثير من المشروعات تظهر لها نتائج ايجابية أو سلبية ، لم تكن فى حسبان مخططى هـــذه المشاريع أو من أهدافهم هـــذا من جهة ، ومن جهة أخرى ، فان ظهور نتـــائج ايجابية لأى مشروع لم تـــكن من أهـــداف اقامة هـــذا المشروع ، لايمنع من الاســـتفادة من تلك النتـــائج الايجابيـــة ، والا يكون ذلك نوعا من الهـــذيان والغاء العقول ، ولـــكان علينـــا بمقتضى ذلك المنطق المعكوس والمضطرب ، أن نحظر على الدول الآن استخدام طائراتها المدنيـــة أو سفنها التجارية استخداما عسكريا ، واستخدام سيارات النقل المعـــدة للأعمال المدنية استخداما عسكريا ، ابان الحروب طالما أن هذه الوسائل لم تصنع أساسا لهذا الاستخدام .

وعلى ذلك فان اســـتخدام الدولة العثمانيـــة للخط الحجازى فى الأغراض العسكرية لايتنـــافى مع كون هذا الخط قـــد أنشىء أساسا لأهداف غير عسكرية .

لقد أتاحت سكة حـــديد الحجاز للدولة العثمانية ، وســـيلة سهلة ومأمونة لنقل جنودها الى شـــبه الجزيرة العربيـــة فى سهولة ويسر ، وبنفقات زهيدة تتحملها الخزانة ، فى وقت كانت فيـــه الدولة فى أشد الحاجة الى تلك الوسيلة المأمونة والسريعة والسهلة ، وقـــد حقق لها الخط كل تلك الضمانات .

فالخط الحجازى وسيلة نقل برية بعيـــدة عن الطريق البحرى عبر قنـــاة السويس الذى تتحكم فيه انجلترا ، بتواجدها فى مصر وعدن، وبما يشكله هـــذا التواجد من تهـــديد مستمر للقنـــاة كوسيلة لاتصال

الدولة العثمانيــة باقليم الحجاز عن طريق البحر ، كما أنه من جهــة أخرى وسيلة نقل سريعــة ، لأن الطريق البحرى عبر قناة السويس ، فضـــلا عن كونه محفوفا بالمخاطر ، كان يستغرق حوالى اثنى عشر يوما من الساحل الشامى الى الحجاز ، بينما كان طريق سكة حديد الحجاز لايستغرق سوى أربعــة أيام على الأكثر ، علاوة على ذلك فان الدولة العثمانية ، لم تكن لديها وقتئذ العدد الــكافى ، من السفن الصــالحة التى يمكن الاعتماد عليها لتنفيــذ سياستها العسكرية فى شبه الجزيرة العربيــة ، وأخيرا فقــد حققت ســكة حــديد الحجاز عنصر الأمان والراحة لهؤلاء الجنود ، أثناء ذهابهم أو عودتهم من الجزيرة العربية، فــكثيرا ماكان يلاقى الجنود أثنــاء ســفرهم بالطريق البحرى ، من المتــاعب والأمراض التى تفترسهم ، نتيجة قيام السلطات الانجليزية فى قنــاة السويس باحتجازهم أحيــانا لمدة أربعين يوما ، بحجة الحجر الصحى ، وعندما تسمح لهم بالسفر ، كانوا يصلون الى هــدفهم وهم منهوكو القوى ، وقــد كان هــذا التصرف من قبــل الانجليز مرهون بالوضع السياسى القائم بين الدولتين الانجليزية والعثمانية (٢٤) .

والجدير بالذكر أن التفــكير فى الاســتفادة من الخط الحجازى عسكريا ، قــد بدأ أثنــاء بنــاء الخط ، وذلك بعد وصوله الى معــان سنة ١٩٠٤ م حيث يمكن الاستفادة منه جزئيا فى قطاع دمشق/معان، لأنه أقصر طريق الى خليج العقبــة والبحر الأحمر ، وولايات الجزيرة العربية ، فتنتقل القوات على السكة الحديد من دمشق الى معان ، ثم تنقل برا الى العقبة ، ومنها على السفن فى البحر الأحمر الى هدفها .

وقــد تم عمل دراسة احصائية تفصيلية حول امكانية نقل القوات بتلك الوسيلة ، وقــد تضمنت تلك الدراسة ، سرعة القطارات ، وعدد

---

(٢٤) أنظر : جورج انطونيوس — المرجع السابق صص ١٤٢—١٤٣
، د. السيد رجب حراز — المرجع السابق ص ١٢٣ .
، وجيه الخيمى — المرجع السابق ص ١٢٨ .

العربات التى تجرها القاطرة ، وسعة كل عربة ومقدار حمولتها ، وما يمكن أن ينقله كل قطار من الجنود والمعدات ، وعدد القطـارات التى يمكن تسييرها كل يوم ، وذلك بهـدف الوصول فى النهاية الى مايمكن نقله من الجنود والمعدات كل يوم من دمشق الى معان •

وقد خلصت تلك الدراسة الى أن السرعة المقدرة للقطارات وهى ٢٣ كم فى الساعة — وان كان يمكن زيادتها الى ٢٧ كم فى المناطق التى لايوجد بها انحدار شديد — هى الأساس فى تلك الدراسة •

وأيضا نوع القـاطرات الجـديدة على خط سكة حـديد الحجاز (ووزنها ٤٦ طنـا) تستطيع أن تجر وراءها ثقلا قدره (١٦٨ طنـا) بسرعـة ٢٣ كم فى الساعـة ، على أن تقل السرعـة الى ١٥ كم عند الانحدار الشديد الواقع جنوبى عمان •

وكذلك عربة البضـائع التى تحمل أربعين رجلا ، وزنهم (٤طن) اذا أضيف اليهـا وزن العربة فارغة ، وقدره (٨ طن) ، يكون اجمالى وزن العربة محملة بالجنود (١٢ طنا) •

وبذلك فان عدد العربات اللازم لنقل كتيبة مكونة من ٨٠٠ جندى يمكن معرفته من التقديرات التالية :

	عدد العربات	اجمالى الحمولة بالطن
— لنقل ٨٠٠ جنـدى (بواقع ٤٠ فى كل عربة) يكون	٢٠	٢٤٠
— لنقل ٦٠حيوان نقل (بواقع ٦حيوانات فى كل عربة)	١٠	١٢٠
— لنقل التموين	١	٢٣
— لنقل الخيـــام	١	٢٣

— لنقل العفش (أمتعة)	١	٢٣
— لنقل الضـــباط	١	١٢
— لنقل أمتعة ضباط الـــكتيبة	١	١٢
— عربة صهريج للقطار	٣	١٠٥
الاجمـــــالى	٣٨	٥٥٨

ولما كان من الضرورى أن تكون الفترة الفاصـــلة بين القطـــارات المغـــادرة لدمشق أو العـــائد من معان — يجب أن تكون ساعتين ، فانه يمكن أن يغادر دمشق عشرة قطارات حربيـــة فى كل ٢٤ ساعة ، بفاصل ساعتين بين كل قطارين ، وأربع ساعات بعد رحيل القطار الأخير .

واذا كانت حمولة كل قطار ١٦٨ طنـــا ، فان حمولة القطـــارات العشرة تبلغ (١٦٨٠ طنـــا) ، وبما أن حمولة الـــكتيبة الواحدة تبلغ ٥٥٨ طنـــا ، فانه يصير من الممكن نقل ثلاث كتائب من دمشق الى معان يوميا بشرط انتظام العمل فى الخط بتوفر المياه .

واذا كانت المسافة بين دمشق ومعان تبلغ ٤٥٩ كم ، فانه يمكن قطع الرحلة فى ٢٤ ساعة ، بواسطة أحد قطـــارات النقل هـــذه ، على سرعة ٢٣ كم فى الساعة ، مع الأخـــذ فى الاعتبـــار فترة الوقوف فى المحطات (٢٥) .

ومما يستأنس به للتدليل على واقعيـــة تلك الدراســـة ، أنه فى الثلاثين من أغسطس ١٩٠٤ ، اســـتقل جميع المشاركين فى احتفـــالات افتتاح الخط عند معان خمسةقطارات خاصة (بما فيها قطار تموين) ، وقـــد أرسلت تلك القطارات على فترات (أى كل ساعتين) من دمشق الى معان ، ورغم الاستقبال الرسمى فى كل محطـــة مما أطـــال فترة

(٢٥) تقرير أولر (Auler) باشا ، مصدر سبق ذكره .

الوقوف ، فقد وصل أول قطار الى معان خلال الأربع والعشرين ساعة، وخلال اثنتين وثلاثين ساعة كانت كل القطارات قد وصلت الى معان .

هـــذا وقـــد أمكن الاســـتفادة من الخط بالفعل فى نقل الجنود العثمانيين ، أثنـــاء فترة بنـــائه ، ففى صيف عام ١٩٠٥ ، أرسلت ٢٨ كتيبة سورية لاخماد الاضطرابات فى اليمن ، فقـــد ركبت هذه القوات القطارات من دمشق الى معان ، ولـــكن على فترات غير منتظمة ، وقد استغرقت هذه القطارات يوما أو يومين لـــكى تصل الى محطة معان ، ولقـــد زاد الوقت بسبب الوقوف الطويل أثنـــاء الليـــل ، ومن معـــان انتقل الجنود الى العقبـــة (على مسافة ١٢٠ كم) فى أربعـــة أيام ، وهذا انجاز كبير ، اذا أخذنا فى الاعتبـــار أنهم كانوا يســـيرون على أرض صلبة متكسرة ، نظرا لعدم وجود طرق ممهدة ، وفى العقبة ركبت هذه القوات السفن الى مينـــاء الحديدية فى اليمن فوصلتها فى خمسة أيام (٢٦) .

كما أمكن الاستفادة عسكريا من الخط الحجازى ، أيضا بعد بنائه، وذلك فى عهد الاتحـــاديين ، ففى أوائل عام ١٩١١ م ، أرسلت الدولة العثمانية نجدات سريعـــة ، عن طريق الخط الحجازى الى عسير لمحاربة الادريسى ، وقـــد خف الشريف حسين ، بعـــد أن استنفر قبائل العرب فى الحجاز لمساعدة العثمانيين ، وقـــد استطاع بالاشتراك مع الجنود العثمانيين أن يدخل مدينـــة أبها ، ومعه نشأت باشـــا قائد الحاميـــة العثمانية فى عسير ، حيث تمكنوا من اعادة النظام والاستقرار بها (٢٧)

والجـــدير بالذكر أن الاســـتفادة من الخط الحجازى عسكريا لم تقتصر على نقل الجنود والمعـــدات الى غربى الجزيرة العربيـــة ، بل

---

(٢٦) المصـــدر السابق .

(٢٧) البتنونى — المصدر السابق ، ص ٤٢ .

أمكن الاستفادة منه أيضا فى نقل الأسلحة والذخائر الى قلب الجزيرة العربيــة ، لمساعدة ابن الرشيد ابان صراعه مع عبد العزيز آل سعود فى نجد ، وكان ذلك فى النصف الأول من عام ١٩١٤ ، فقــد أرسلت الدولة العثمانيــة الأسلحــة والذخائر من دمشق عن طريق خط سكة حديد الحجاز الى تبوك ، ومنها نقلت على ظهور الابل الى حائل ، وكانت تتكون من : ثلاث عربات بضــائع تحمل ثلاثة مدافع وقنابلها ، وثلاثين ألف بندقيــة ، وعربة أخرى محملة بصــناديق الذخيرة لهذه البنادق، بالاضــافة الى ثلاثة من الأوربيين يحتمل أنهم من رجال المدفعيــة ، وكان الهدف من ذلك هو تقوية ابن الرشيد فى مواجهة عبد العزيز آل سعود ، وقــد أشيع وقتئذ أن الحكومة العثمانية ، تنوى الانقضاض على ابن سعود من ناحيــة الخليج أثنــاء انشغاله مع ابن الرشيد فى القصيم (٢٨) .

وعلى ذلك يمكن القول بأن سكة حديد الحجاز ، قــد أمنت نقل الجنود العثمانيين بالسرعــة اللازمة ، للاســهام فى قمــع الثورات ، والدفاع عن أطراف الدولة الجنوبيــة ، كما أمكن الاستفادة منهــا فى ارسال المساعدات لابن الرشيد فى قلب الجزيرة العربية . وقــد ظهر ذلك واضحا فى الــكلمة التى ألقاها أحد زعماء جمعية الاتحاد والترقى الذى تولى منصب وزير الداخليــة أمام المجلس النيابى ، حيث قال : « ... أصبح فى مقدورنا أن نرسل الى اليمن القوة العسكرية اللازمة لاخماد الثورة ، واستعادة مهابة الدولة ، ونحن عازمون على ذلك بكل ثقة واطمئنان ... » (٢٩) .

---

(٢٨) وثائق وزارة الهنــد : I. O. R : L/P & S/10/385

رسالة من كوكس (المقيم البريطانى فى الخليج) الى سكرتير حكومة الهند بتــاريخ ١١ يونيو ١٩١٤ ، مرفق بهــا مذكرة تلقاها من شكسبير فى شبه جزيرة سيناء بتاريخ ٢١ مايو ١٩١٤ .

(٢٩) ساطع الحصرى : البلاد العربية والدولة العثمانية ، ط٣ ، دار العلم للملايين ، بيروت ١٩٦٥ ص ٣٣٠ .

وبذلك أصبح اقليم الحجاز — بعد انشاء سكة حديد الحجاز — مركزا تنطلق منه الوسائل التنفيـذية لقمع الثـائرين فى شتى أنحـاء الجزيرة العربية (٣٠) .

وهكذا يتضـح لنـا أن من بين نتـائج بنـاء الخط الحجازى اسهامه فى توطيد سلطة الدولة فى المنـاطق الثائرة ، وفى التصـدى للمؤامرات والدسائس الانجليزية فى البحر الأحمر ، وغربى الجزيرة العربيـة ، هـذا فضـلا عما يحققه من توفير الحماية للأماكن المقدسة الاسلامية ، ضد أى اعتداء أجنبى يهدد أمنهـا ، أو يروع حجاجها ، وضد أى مغـامرة اسـتعمارية صليبيـة ، تهـدف سـلامة الحرمين الشريفين ، مثل تلك المغـامرة التى سبق وأن تعـرض لها ثغر جـدة مرتين ، على يد البرتغاليين فى سنتى ١٥١٧ م ، ١٥٢٠ م ، والتى كانت تهدف الى احتلال ميناء جدة ، ثم الزحف منه على مكة المكرمة واقتحام المسجد الحرام ، وهدم الـكعبة المشرفة ، ثم مواصلة الزحف منها الى المدينة المنورة ، لنبش قبر الرسول ﷺ ، ثم اسـتئناف الزحف على تبوك ومنهـا الى بيت المقـدس ، والاسـتيلاء على المسجد الأقصى ، ولـكن المحاولتين قد أخفقتا بفضل الله سبحانه وتعالى (٣١) .

وفى ختام حديثنا عن نتـائج بنـاء الخط الحجازى ، يجدر بنـا أن نشير الى نتيجة هامة ، ذهب بعض البـاحثين الى اعتبـارها أهم النتـائج ، رغم أنها لم تخطر ببـال السلطان عبد الحميد ، وهو يعمل جاهدا على تنفيذ خطه الحجازى ، وهى أن تلك السكة الحديدية جعلت التنقل فى الولايات العربيـة الواقعـة غربى شبه الجزيرة العربيـة .

---

(٣٠) د. السيد مصطفى سالم : تكوين اليمن الحديث ، مكتبة سعيد رأفت ، القاهرة ص ٥٤ .

(٣١) د. عبد العزيز الشناوى — المرجع السابق ، حـ٢ ص ٨٦٢ .

أسرع مما كانت ، الأمر الذى نتج عنه ، سرعة نقل الأفكار وتبادلها ، وقد قدر لهذا الاختصار فى الزمن ، أن يكون ذا أثر بالغ ، فى مصير الحركة العربيـــة ، حيث اتيحت لها فرصـــة الانفجـــار ثورة علنيـــة بزعامة الشريف حسين ضـــد الدولة العثمانية ، ابان الحرب العـــالمية الأولى [٣٢] .

(٣٢) جورج انطونيوس ، المرجع السابق ، ص ١٤٣ .

الفصل الحادى عشر

مدى الاستفادة من الخط الحجازى فى موسم الحج

(١) نقل حجاج الشمال والشرق الاسلامى

- نقل حجاج العراق والشام والأتراك وشرق أوربا
- استخدام المحمل المصرى لسكة حديد الحجاز
- موقف بريطانيا من استخدام الحجاج المصريين للخط الحجازى
- نقل الحجاج الروس عبر الخط الحجازى

من المعلوم أن الخط الحجازى قــد بدأ تشغيله والاستفادة منــه بصفة عامة ، منذ انشاء القسم الأول منه ، حيث كانت تنقل بواسطته جميع المعــدات والأدوات اللازمة لتمديده جنوبا فى الأقسام الأخرى، كما كان يتم أيضا نقل الجنود الذين يعملون فى بنـــائه ، وما يلزمهم من المواد الغذائيـــة والميـــاه ، وقد نقلت بواسطته القوات العثمانيـــة وأسلحتها الى معان ، ومنها الى العقبـــة ، ثم الى اليمن بحرا لاخماد بعض الثورات ، وأيضا أثنـــاء احتدام أزمة طابا بين الدولة العثمانية وبريطانيـــا ، وقد أشرنا الى ذلك فى الصفحات المـــاضية أثناء حديثنا عن انشاء الخط وعن نتائجه ، أما بعد وصـــول الخط الى المدينة المنورة وافتتاحه سنة ١٣٢٦هـ / ١٩٠٨م ، فقد أمكن الاستفادة منه فى كافـــة المجالات ، وقـــد تحدثنا فيما سبق عن الاستفادة من الخط فى المجالات الاقتصـــادية والعمرانيـــة والســـياسية والعسكرية ، أثناء حديثنا عن الآثار والنتائج التى ترتبت على تشغيل الخط •

أما فيما يتعلق بالاستفادة من الخط فى موسم الحج ، وهو الهدف الأسمى من بنـــائه ، فقد أفردت لها هـــذا الفصل والذى يليه ، نظرا لأهميتها السامية من جهة ، ولـــما أحدثته من ثورة فى مجال طرق نقل الحجيج الى الأراضى المقـــدسة من جهـــة أخـــرى ، حيث تحولت طرق الحجيج من دروب القوافل واستخدام الجمـــال ، وما يصـــاحبها من المشقات والأخطار ، وطول المسافة والزمن الذى يقضـــيه الحجاج فى أداء الفريضـــة ، فضـــلا عن كثرة النفقـــات ، كما تحولت من الطريق البحرى وما يكابده فيـــه ضيوف الرحمن من مشقات البحر وأخطـــاره وطول الوقت ، الى الطريق الحـــديدى الذى توافرت فيه كافة وسائل الراحة والأمن ، فضلاً عن اختصار الزمن والنفقات •

والجدير بالذكر أن الخط الحجازى — على الرغم من قصر المــدة التى انتظم سيره فيهــا ، والتى لم تتجاوز التسع سنوات ، منذ افتتاحه الى نسف معظم أجزائه وتعطيله ابان الحرب العالميــة الأولى — قــد حقق الــكثير من الانجازات فى مجال نقل الحجاج من شرقى العــالم الاسلامى وشماله ، وكذلك من المغرب الاسلامى الى الأراضى المقدسة، ثم عودتهم الى بلادهم • وقد خصصت حديثى فى هذا الفصل عن نقل حجاج الشرق والشمال الاسلامى ، ثم الفصل الذى يليه عن نقل حجاج المغرب الاسلامى •

نقل حجاج العراق والشام والأتراك وشرق أوربا :

فقــد استخدم هؤلاء الحجاج الخط فى طريقهم من دمشــق الى المــدينة المنورة ، فكان حجاج بلدان الشرق والشمال الاســلامى من الشوام والأتراك والأكراد ومسلمى الروسيا وشرق أوربا — قبل بنــاء الخط الحجازى — يتجمعون فى دمشق فى انتظار قيام المحمل الشامى ليسيروا فى ركابه الى الديار المقدسة ، ليكونوا فى مأمن من أخطــار الطريق ، أما بعد بنــاء الخط الحجازى ، فقد صــار هؤلاء يصلون الى دمشق بوسائلهم الخاصــة ، ثم يستقلون القطار الحجازى الى الديار المقــدسة ، وقــد انضم اليهم حجاج العراق ، الذين كانوا يستخدمون درب الحج العــراقى ، وبعض حجاج مصر ، الذين كانوا يستخدمون الطريق البحرى من السويس الى جده ، هذا فضلا عن زوار المــدينة المنورة من تلك الجهات والذين كانوا يفدون اليها فى مواسم العمرة ، وقــد بلغ عدد حجاج تركيا والشام والأكراد حوالى (١٦٫٠٠٠ حاج) سنويا [1] ، بينما تذكر الوثائق الانجليزية أنه فى موســم الحج عام

---

(١) انظر Zaidi. H — بحث بعنوان : الحجاز ، سكة حــديد ، دائرة المعارف الاسلامية مجلد ١٣ ص ٣٣٥ .
، على حافظ — فصول من تاريخ المدينة المنورة ، ص ٣٤ .
، يوسف عبد الرزاق — معالم دار الهجرة ، ص ٣٠١ .

١٣٢٦هـ / ١٩٠٨م بلغ عــدد الحجاج الذين استخدموا الخط الحجازى فى رحلة العــودة الى دمشـــق ١٤ ألف منهم عشرة آلاف رعايا أتراك معظمهم من السوريين والأكراد ، الذين يعتبر الخط أقصر وأسرع طريق بالنسبة لهم للعودة الى أوطانهم ، ومن البــاقى حوالى ألفين من الرعايا الروس [٢] ، ومنهم أيضا حوالى ٦٠٠ ــ ٧٠٠ فقط من الحجاج المصريين الذين بلغ عددهم فى ذلك العــام ١٨ ألفــا ، والبــاقى من أجنــاس مختلفة ، كالهنود والفرس الذاهبين الى دمشق والقدس [٣] .

وأيضا فان المحمل الشامى قــد غير طريقــه ، فتحول عن طريق القوافل ، وأخذ يستخدم الخط الحجازى ، وذلك لسهولته ، واختصار المــدة الزمنية التى يقضيها فى الذهاب والعودة ، فضــلا عما يوفره الخط الحجازى من الراحة والأمن ، وهما أكثر مايهم أمراء المحامل، ففى سنة ١٣٢٨هـ / ١٩١٠م استقل المحمل الشامى الخط الحديدى ، وكان أمير المحمل فى ذلك العام ناصر بن على [٤] .

ومما تجدر الاشارة اليه ونحن بصدد الحــديث عن الاستفادة من الخط الحجازى فى موسم الحج ، أن هذا الخط قــد أضاف طريقا رابعا الى الطرق الثــلاثة ، التى كان يسلكها الحجيج من مكة الى المــدينة ، والتى كانت تنحصر ــ قبــل بنــاء الخــط الحجــازى ــ فى الطريق السلطانى ، والطريق الفرعى المسمى بطريق الغاير ، والطريق الشرقى،

---

(٢) سوف نفرد حديثــا خاصا عن اســتخدام الحجاج الروس للخط الحجازى ، والترتيبات التى وضعت بذلك الشأن .

(٣) وثائق وزارة الهنــد : I. O. R : L/P & S/10/12.
رســـالة من السفير البريطــانى فى الآســتانة الى وزير الخارجيــة البريطانية ، برقم ١٧٨ ، بتــاريخ ٢٣ نوفمبر سنة ١٩٠٨ مرفق بها رسالة من القنصل البريطانى فى جدة الى السفارة فى الآستانة برقم ٥٢ ، بتــاريخ ٤ نوفمبر ١٩٠٨ .

(٤) عبد الله بن حسين ــ مذكراتى ، ص‌ص ٤٠ ــ ٤٣ .

فأصبح هنـــاك طريق رابع هو طريق الوجه ، حيث يخرج الحجاج من مكة قاصـــدين جده برا ، ومنها يركبون البحر الى ميناء الوجه شمالى جده والمدينة المنورة ، ومن الوجه الى محطـــة العـــلا فيركبون الخط الحديدى الحجازى الى المدينة المنورة ، وذلك تجنبا لهجمات العربان(٥) وقد استخدم المحمل المصرى هذا الطريق كما سوف يأتى .

استخدام المحمل المصرى لسكة حديد الحجاز :

أما عن استخدام المحمل المصرى لخط سكة حـــديد الحجاز ، فى الذهاب من مصر الى الأراضى المقـــدسة وفى رحلة العودة ، فقد بدأ التفكير فى هـــذا الأمر قبل أن يصل الخط الحجازى الى المدينة المنورة بقليل ، وقد حدث ذلك أثنـــاء موســـم الحج عام ١٣٢٥هـ / ١٩٠٧م ، حيث عزم أمير المحمل المصرى على استخدام الخط الحجازى فى رحلة العودة الى مصر ، وذلك عندما تعذر على المحمل المصرى الوصول الى ينبع للابحار منها الى السويس ، وذلك نتيجة لتعرض المحمل — بعـــد أن سار يومين فى طريقـــه الى ينبع عبر الطريق السلطانى — لهجمات العربان، الذين ظلوا يمطرون المحمل، ومن فى رفقته من الحجاج بوابل من الرصـــاص لمـــدة خمس ساعات ونصف ، مما نتج عنـــه استشهاد جندى واصـــابة ستة آخرين بجراح ، ووفاة حاج ونفوق أربعة خيول وبغلان ، وجرح أربعة بغـــال أخرى ، وذلك على الرغم مما بذله أمير الحج المصرى اللواء ابراهيم رفعت باشـــا من جهـــود لمنع وقوع تلك المعركة ، فقد أعطى لهؤلاء العربان من المكافآت مالم يسبق له نظير فى الأعوام السابقـــة ، اذ أنفق أربعة آلاف ريال فى ثلاث محطات ، ولكن دون جـــدوى ، وقـــد أخبر مندوب الشريف (مأمور الحج) المرافق المحمل محافظ المـــدينة المنورة بهيـــاج عربان الطرق جميعها ، من أجل مد السكة الحديدية ، ولن ينفع معهم أية وسائل للترضية .

---

(٥) البتنونى — المصدر السابق ، ص ٢٢٣ .

وعنـــدما رأى المحـــافظ (الفريق عثمان فريـــد) ماحدث للمحمل المصرى ، والحالة التى وصل اليها معظم الحجاج ، من نفـــاذ نقودهم وطعـــامهم ، استقر رأيه بالاتفاق مع أمير الحج المصرى على ضرورة ســـفر المحمل بالسكة الحـــديدية الى حيفـــا ، وأخبر الدولة العثمانية والولايات بالحادث ، وطلب تسفير المحمل المصرى ومرافقيه من الحجاج بالسكة الحـــديدية الحجازية ، كمـــا أبرق أمير الحج المصرى الى ناظر الداخلية المصرى فى ٢٥ من المحرم سنة ١٣٢٦هـ ، يخبره بالحادث على نحو ماتقدم ، ويرجوه سرعة مخابرة الدولة العلية بشأن تسهيل عملية سفر المحمل الى الشام بالخط الحجازى (٦) .

وبالفعل بدأت قافلة المحمل المصرى سيرها على متون الابل ، من المـــدينة المنورة قاصـــدة رأس السكة الحديدية بالعلا ، لتستقل القطار الحجازى الى الشام ، وفى أثنـــاء سير القـــافلة فى الطريق ، تصـــل الى أمير الحج المصرى صـــورة ارادة سلطانية بامضاء باشكاتب المابين الهمايونى تحسين باشا ، كانت قـــد وصلت الى محافظ المدينة المنورة ، فأرسلها على وجه السرعة الى المحمل المصرى ، وقـــد جاء فيهـــا : ان ســـفر ركب المحمل عن طريق ســـوريا غير متيسر لوجود نقص بالخط الحديدى ، وأن على المحمل أن يسلك من الطرق الأخرى مايختار .

وهكذا لم يمكن المحمل المصرى من استخدام الخط الحجازى فى ذلك العـــام ، نتيجة معارضـــة الحكومة البريطانية لذلك . ويعلق اللواء ابراهيم رفعت باشا على هـــذا الموقف بقوله : « وهكذا تلعب السياسة بأرواح الحجـــاج الـــذين من أموالهم وأموال اخوانهم المسلمين عملت السكة الحديدية ، وأن العهد قريب بالريالين المجيديين اللذين أخذا هذا العـــام من كل حاج اعانة للخط الحجازى ، ولو كانت الحكومة المصرية،

---

(٦) أنظر برقيـــة أمير الحج المصرى اللواء ابراهيم رفعت باشـــا الى ناظر الداخلية فى ٢٥ من المحرم سنة ١٣٢٦ هـ (مرآة حرمين ، حـ٢ صص ٢١٣ — ٢١٤) .

أو بعبارة أخرى الانجليز يرغبون فى سفرنا من هذه السكة لسافرنا ، ولــكنها السياسة تعتذر بالباطل فى ثوب الحق » (٧) .

أما فى الأعوام التاليــة ، وبعــد افتتاح الخط الحجازى ، فقــد استخدمه المحمل المصرى فى ذهابه الى الأراضى المقــدسة ، وفى رحلة العودة . ففى موسم الحج عام ١٣٢٨هـ / ١٩١٠م وهو الموسم الذى ذهب فيه الخديو عباس حلمى الثانى الى الحجاز لأداء فريضة الحج عن طريق السويس ومنها بحرا الى جــدة ، ثم الى مكة — اســتخدم المحمل الخط فى رحلة العودة الى مصر ، فبعد أداء مناسك الحج وزيارة المدينة للتشرف بالسلام على النبى ﷺ ، ركب المحمل القطار الحجازى من المــدينة المنورة الى حيفا ، ثم ركب سفينة المحروسة من ميناء حيفا الى الاسكندرية ، وكان هنــاك فى ذلك الموســم خمســون عائلة من مصريين وشوام وأتراك ومغاربة ، كان قطعهم فى المدينة المنورة ضيق ذات اليد ، ولم يجدوا وسيلة لرجوعهم الى بلادهم ، فأمر الخــديو عباس بأن يســافر هؤلاء الحجاج — بنــاء على التماسهم — فركبوا قطار المعيــة السنية من المــدينة الى حيفــا ، والمصريون منهم سافروا من حيفا الى بورسعيد على أحد وابورات الشركة الخديوية ، بناء على أوامر الخــديو (٨) .

وفى الموسم التــالى عام ١٣٢٩هـ / ١٩١١م ، اســتخدم المحمل المصرى الخط الحجازى فى رحلة الذهاب الى الأراضى المقدسة ، فقــد سافر المحمل مع قوته الى الاسكندرية ، حيث أقيم فيها احتفال عظيم يوم ١٠ نوفمبر سنة ١٩١١ بهذه المنــاسبة حضره الخديو عباس حلمى الثانى ، ومن الاسكندرية أبحر المحمل الى حيفا ، حيث استقل قطــار سكة حــديد الحجاز الى المــدينة المنورة ، وبعد زيارة المــدينة سافر

---

(٧) ابراهيم رفعت باشا — المصدر السابق ، حـ٢ ص ٢١٧ .

(٨) البتنونى — المصدر السابق ، صص ٣١١ — ٣١٢ .

المحمل الى مكة من الطريق الفرعى ، وبعد أداء مناسك الحج ، سافر الى جده ، ومنها بحرا الى الطور ، ثم الى السويس ومنهـا الى القاهرة ، ومنذ ذلك العـام اتجهت الحكومة المصرية الى تقرير قاعـدة لسـير المحمل المصرى فى الطريق الأقل كلفة ومشقة [٩] .

هذا ولم يقتصر اسـتخدام المحمل المصرى للخط الحجازى على رحلتى الذهاب من مصر والعودة اليها فقط ، بل استخدم المحمل الخط الحجازى أيضـا فى انتقـاله من مكة المـكرمة الى المـدينة المنورة ، عن طريق الوجـه وهو الطريق الرابع بين مكة والمـدينة الذى ظهر مع وصـول الخط الحجازى الى المدينة المنورة والذى سبق أن أشرنا اليه، فقد سلك المحمل المصرى هذا الطريق فى موسم عام ١٣٢٧هـ/١٩٠٩م ، فبعد أداء مناسك الحج رجع المحمل الى جده ، ومنها بحرا الى مينـاء الوجه ، ثم الى محطةالعلا ، فركبالقطار الحجازى الى المدينة المنورة، وكان ذلك بسبب تعرض المحمل لاعتداءات العربان عليـه ، ومنذ ذلك التـاريخ (١٣٢٧هـ / ١٩٠٩م) يبـدو أن المحمل المصرى صار يفضل الذهاب من مكة المـكرمة الى المـدينة المنورة ، عبر ذلك الطريق الرابع (طريق الوجه) ، ففى الموسم التـالى (١٣٢٨هـ/١٩١٠م) استخدم الخديو عباس حلمى الثـانى قطار سكة حديد الحجاز من محطة البدايع الى المـدينة المنورة أثنـاء ذهابه اليها لزيارتها والتشرف بالسلام على الحبيب المصطفى ﷺ ، وذلك بعـد أدائه فريضـة الحج ، حيث توجه من مكة الى جدة ومنها بحرا الى الوجه ثم برا الى محطة البدايع حيث ركب القطار الى المدينة المنورة .

ويذكر البتنونى أن المحمل يفضـل هذا الطريق (طريق الوجه) فى ذهابه من مكة الى المـدينة بسبب تعنت أعراب الطريق البرى بين مكة وينبع وتشددهم فى طلباتهم ، وزيادة مرتباتهم .

---

(٩) المصـدر السابق صص ١٤١ — ١٤٢ .

على أنه لما كانت الوجه قد أصبحت محطا لرحال الحجاج المصريين فان ادارتها وما يليها شمالا من المويلح وضبا والعقبة ، صارت تابعة للخديوية المصرية ، ويعين عليها محافظ بواسطة حكومة مصر ، بالاضافة الى قاض ينظر فى الأحكام الشرعية ، وأصبح لها جنود يحرسون الطريق ، وكان ذلك طوال موسم الحج ، فاذا انتهى الموسم عادت ادارة البلاد مرة أخرى للدولة العثمانية [١٠] .

موقف بريطانيا من استخدام الحجاج المصريين للخط الحجازى :

دأبت بريطانيا منذ بداية انشاء خط سكة حديد الحجاز ، على وضع العقبات والعراقيل أمام بناء هذا الخط ، والتشكيك فى جدواه، كما سبق أن أشرنا ، وعندما تم بناء الخط بفضل تصميم السلطان عبد الحميد ، وجهود المشرفين على التنفيذ ، أخذت بريطانيا تشكك فى مدى جدواه بالنسبة للحجاج المصريين، وتضع العراقيل أمام استفادتهم منه فى موسم الحج .

ففى نهاية سنة ١٩٠٨ — بعد وصول الخط الى المدينة المنورة — وعندما بدأ سيل الحجاج يتقاطر على الخط الحجازى ، لاستخدامه فى رحلة العودة ، شرعت بريطانيا فى التقليل من الجدوى الاقتصادية، بالنسبة للحجاج المصريين ، وكانت ذريعتهم فى ذلك أن الخط الحجازى ليست فيه أية مميزات ، لأنه فضلا عن كون السفر بواسطته يستغرق ستة أيام من حيفا أو من بيروت الى المدينة المنورة ، فان الأجرة فى الدرجة الأولى ٧٥٠ قرشا ، وفى الدرجة الثالثة (حيث لاتوجد درجة ثانية) ٣٧٥ قرشا ، أضف الى ذلك أنه لايسمح الا بخمسين كيلوجراما من العفش مجانا ، ثم تفرض رسوم باهظة على العفش الزائد ، وفوق كل هذا فان أسعار الطعام والماء باهظة وأحيانا يتعذر الحصول عليه ، وأيضا فان الرحلة من المدينة الى ينبع

---

(١٠) أنظر : البتنونى — المصدر السابق ص ص ١٤١ ، ١٤٢ ، ٢٢١ — ٢٣٥ .

تستغرق خمسة أيام ، وأجر الجمل الذى يحمل شخصين ومتاعا خفيفا ستون قرشا ، وعلى ذلك فليس هناك — كما تذكر الوثائق الانجليزية — مايدعو الى الاعتقاد بأن الحجاج المصريين ، سيستخدمون الخط الحديدى بعد أداء الحج مالم تلغ نظم تذاكر العودة ، والحجر الصحى فى الطور ، وحتى فى حالة الغاء نظام الحجر الصحى فى الطور ، والاكتفاء به فى تبوك ، فان العامل الاقتصادى سوف يظل قائما ، ولن يكون هناك الا عدد قليل من المصريين يتغاضون عن تلك التكاليف لدوافع أخرى (١١) .

وفى سنة ١٩٠٩ وبعد أن بدأ المحمل المصرى يأخذ طريقه فى العودة الى مصر ، وأحيانا فى الذهاب الى الحجاز عن طريق الخط الحجازى — كما سبق أن أشرنا — أخذت بريطانيا تضع العقبات أمام استخدام المصريين لقطار الحجاز فى رحلة العودة الى مصر ، وكانت ذريعة بريطانيا فى منع الحجاج المصريين من استخدام الخط فى عودتهم — كما ذكر دكتور موريسون مندوب بريطانيا فى مكتب الحجر الصحى فى تقريره الذى أيدته وزارة الخارجية البريطانية — أن ذلك يستلزم انشاء محطة للحجر الصحى على ساحل البحر المتوسط فى الاسكندرية ، ليقضى فيها الحجاج فترة الحجر الصحى ، قبل السماح لهم بالسفر الى بلادهم ، وذلك يكلف الحكومة المصرية نفقات طائلة لا لزوم لها ، ومن ثم يجب ارغام الحجاج على العودة بحرا الى السويس مرورا بمركز الحجر الصحى فى الطور ، لاسيما وأن رحلة العودة ، من المدينة المنورة الى السويس بحرا عن طريق ينبع والطور ليست أطول من الرحلة عن طريق سكة حديد الحجاز وبيروت .

---

(١١) وثائق وزارة الهند : I. O. R : L/P & S/10/12.
رسالة من السفير البريطانى فى الآستانة الى وزير الخارجية البريطانية برقم ١٧٨ ، بتاريخ ٢٣ نوفمبر ١٩٠٨ ، مرفق بها رسالة من القنصل البريطانى فى جده الى السفير فى الآستانة برقم ٥٢ ، وبتاريخ ٤ نوفمبر ١٩٠٨ — مصدر سبق ذكره .

والجدير بالملاحظة أن السلطات البريطانية قــد غفلت أو تغافلت عن ذكر الصعوبات التى يلاقيها الحجاج ، عند انتقالهم من المدينة الى ينبع ، فضــلا عن تعرضهم لاعتداءات العربان عليهم ، وضرورة دفع اتاوات لهؤلاء البدو ضمانا لسلامة الحجاج •

كما ترى الخارجية البريطانيــة ضرورة مواجهة حالات الحجاج الذين رغم كل التحذيرات يعودون بواســطة سكة حــديد الحجاز الى الساحل السورى ، ومنه بحرا الى السواحل المصرية مواجهة حاســمة لاتقبل الانتظار ، على أساس أن هذه المسألة قــد عولجت هذا العــام (١٩٠٩) باعتبــارها حالة استثنائية ، حيث سمح للحجاج بالعودة الى مصر رأسا دون حجر صحى ، أما لو كان بين هؤلاء الحجاج وباء الكوليرا أو الطاعون ، لمــا كان الأمر بهذه السهولة ، ولذلك كان رأى السلطات البريطانيــة فى مصر ، أن تطبق النظم الخاصة بالحجر الصحى بدقــة على مثل أولئك الحجاج ، الذين يستخدمون خط سكة حديد الحجاز ، فى طريق عودتهم الى مصر ، وذلك باجبــارهم على قضاء فترة الحجر الصحى فى الطور ، بارسالهم بحرا من بورسعيد عبر قنــاة السويس الى الطور ، قبل الســماح لهم بدخول مصر ، وذلك بصرف النظر عن المشاق والمتاعب التى يلاقيها هؤلاء الحجاج المخالفين ، لأنه فى حالة التغاضى عن هؤلاء الحجاج الذين يخالفون النظم كل عام ، فان عددهم سوف يزداد سنة بعد أخرى ، أو تضطر مصر لتحمل تكاليف انشــاء محطة أخرى للحجر الصحى — مثل الطور — على ساحل البحر المتوسط، وذلك يزيد ثقل العبء ، الذى تتحمله مصر ، بصفتها الحارس الصحى، على البوابة الرئيسية المؤدية لأوربا والشرق [١٣] هذا فيما يتعلق برحلة العودة بالنسبة للحجاج المصريين •

---

(١٣) وثائق وزارة الهنــد : I. O. R : L/P & S/10/12.
رســالة من قنصل بريطانيــا العـــام فى الاسكنــدرية الى وزير الخارجيــة البريطانية ، برقم ٤ بتــاريخ ١٥ مايو ١٩٠٩ ، مرفق بها تقرير دكتور موريسون عن اجتماع شهر مايو لمــكتب الحجر الصحى •

أما رحلة الذهاب الى الأراضى المقدسة ، فقد رأت الحكومة البريطانية ، أنه يمكن السماح للحجاج المصريين باستخدام خط سكة حديد الحجاز ، فى رحلة الذهاب ، على أن يعودوا الى مصر عن طريق البحر ، مرورا بمحطة الحجر الصحى فى الطور • وبذلك يمكن تحاشى ارسال الحجاج من بورسعيد الى الطور ، فى حالة عودتهم عن طريق الخط الحجازى ، وقد أيد هذا الرأى الدكتور كليمو المندوب البريطانى فى مكتب الصحة الدولى فى تقريره الذى رفعه الى الحكومة البريطانية •

يقول الدكتور كليمو فى تقريره : « انه يتفق مع الرأى القائل بأنه من الأفضل ، أن يذهب الحجاج المصريون بواسطة خط السكة الحديد ، على أن يعودوا الى مصر عن طريق البحر ، وليس عن طريق الخط الحديدى ، حيث أن الطريق البحرى مزود بمركز للحجر الصحى ممتاز فى الطور ، بينهما طريق البر ليس به الا مركز الحجر الصحى فى تبوك ، وهو جديد ولم تتوفر له كل الامكانات بعد ، بل هو مركز مؤقت تقريبا » •

« أما العودة عن طريق الخط الحديدى الى الشام ، ومنه بالبحر المتوسط الى موانىء مصر الشمالية ، فلا يوجد حجر صحى كاف فى الاسكندرية ، أو بورسعيد ، وفى هذه الحالة لابد من ارسال الحجاج من بورسعيد عبر قناة السويس الى الطور ، من أجل عملية الحجر الصحى ، ولما كان من المفروض تمديد الخط الحديدى من المدينة (المنورة) الى مكة (المكرمة) ، وربط هذه بجده ، فانه سيصير فى المستقبل ، من السهل على الحجاج المصريين ، العودة من جده عبر البحر الأحمر مرورا بالحجر الصحى فى الطور » (١٣) •

---

(١٣) وثائق وزارة الهند : I. O. R : L/P & S/10/12.
رسالة من السفير البريطانى فى الآستانة الى وزير الخارجية البريطانية — برقم ١٦٠ بتاريخ ٥ ديسمبر ١٩٠٩ مرفق بها تقرير الدكتور كليمو المندوب البريطانى بمكتب الصحة رقم ١٠١ بتاريخ ٣٠ نوفمبر ١٩٠٩ .

هذا وقــد جرى التفكير فى انشاء محطة حجر صحى فى سواكن، من أجل الحمــاية الصحية لحجاج السودان ووسط افريقيــا ، وبعــد الدراسة ، وجد أن تكاليف تشغيل تلك المحطة يصل الى أربعــة آلاف جنيه فى السنة ، وهى تكاليف باهظة ، اذا علمنا أن مصر لن تسهم فيها الا بمبلغ ٥٠٠ جنيه فقط فى السنة ، ومن ثم فقــد طرح للدراســة امكانية قيــام مصر ، بتحمل تكاليف تشغيل هذه المحطة بالكامل ، على أن تقوم بتحصيل رســوم من حجاج السودان ووسط افريقيا ، اسهاما منهم فى تشغيل هذه المحطة الضرورية لحمايتهم صحيا ، لأن الحمــاية الصحية وان كانت تهم فى المقــام الأول مصر والسودان ، الا أنه يجب ألا نغفل أهميــة تلك الحمــاية الصحية ، لــكل وسط أفريقيــا ، بل والقارة الافريقية كلها [١٤] ولــكن هذا المشروع لم يقدر له التنفيــذ حينــذاك •

نقل الحجاج الروس عبر الخط الحجازى :

أما عن الحجاج الروس ، ومدى اســتخدامهم للخط الحجازى ، واستفادتهم منه ، ففى البداية استخدم هؤلاء الحجاج الخط الحجازى بصفتهم الشخصية ، فكانوا يصلون الى دمشق فى موسم الحج بطريقتهم ووسائلهم الخاصــة ، ثم يستقلون القطار الحجازى الى المدينة المنورة، وقــد ذكرت الوثائق البريطانيــة أن ألفين من الحجاج الروس قــد استخدموا الخط الحجازى فى موسم الحج لعام ١٣٢٦هـ / ١٩٠٨م كما سبق أن أشرنا • ولــكن الحكومة الروسية لم تشأ أن تترك لحجاجها مهمة تدبير وسائل انتقــالهم الى الأماكن المقدسة وعودتهم منها ، بل قامت هى بالاشراف على تلك المهمة ، بواسطة قنصــليتها العــامة فى

(١٤) وثائق وزارة الهنــد : I. O. R : L/P & S/10/12.

رسالة من قنصل بريطانيا العام فى الاسكندرية الى وزير الخارجيــة البريطانية برقم ٤ بتاريخ ١٥ مايو ١٩٠٩ •

بيروت بعد أن وضعت اللوائح والنظم التى تنظم تلك العملية ، وقد كلفت تلك القنصلية المسيو ميشيل تاتاراشى Tattarach للقيام بمهمة مندوب الهجرة والمسئول عن الحجاج الروس ، وعهدت اليه بتطبيق وتنفيذ تلك اللوائح والأنظمة التى وضعتها الحكومة الروسية بشأن رعاياها المسلمين الذين يذهبون كل سنة الى مكة لأداء فريضة الحج (١٥) .

وتنص تلك اللوائح والأنظمة على أن كل الحجاج الروس ، يسافرون تحت حماية القنصلية الروسية فى بيروت ، منذ رحيلهم من بلادهم وحتى عودتهم اليها ، حيث كانوا يقسمون الى مجموعات بطريقة منظمة ، حتى تصبح رحلتهم فى أحسن الظروف الممكنة ، ويسلكون طرقا محددة ومدروسة بعناية ، ولقد تم نقل ستة آلاف حاج روسى ، وفق هذه النظم سنة ١٩١٢ م بواسطة سكة حديد الحجاز ، من المدينة المنورة الى دمشق ، ومنها الى بيروت بواسطة

---

(١٥) الوثائق الفرنسية بخزانة تونس :

رسالة من وزير الخارجية الفرنسية الى المقيم العام للجمهورية الفرنسية فى تونس ، برقم ٢٤٣ ، بتاريخ ٣١ مارس ١٩١٣ بشأن الحج الى مكة ، ومرفق بها رسالة من قنصل فرنسا العام فى بيروت «كوجيه» الى وزير الخارجية الفرنسية « جونار » برقم ٥٨ بتاريخ ١٠ مارس ١٩١٣ ، مرفق بها صورة من رسالة وجهها اليه مسيو ميشيل تاتاراشى مندوب الهجرة والمسئول عن الحجاج الروس بتاريخ ٨ مارس ١٩١٣ (بيروت) يشرح له فيها النظم واللوائح التى بمقتضاها يتم نقل الحجاج الروس بطريق البر من جده الى بيروت ، ويعلن استعداده لتطبيق تلك النظم على الحجاج التونسيين والجزائريين والمراكشيين من رعايا فرنسا ، اذا رأت الحكومة الفرنسية فى ذلك فائدة وكلفته بتلك المهمة .

سكة حديد دمشق / حماه وامتداداتها الفرنسية (١٦) .

أما عن تلك اللوائح والنظم التى وضعتها الحكومة الروسية لحجاجها ، فان الحجاج الروس قبل تطبيق تلك الأنظمة ، كانوا يذهبون الى جده عن طريق بورسعيد وقناة السويس ، ومن جده يذهبون الى مكة المكرمة ، ثم يعودون منها بعد أداء مناسك الحج الى جده لتقلهم السفن الى ينبع ، حيث يذهبون منها الى المدينة المنورة ، وبعد زيارة المدينة يرجعون منها الى ينبع حيث يستقلون السفن عائدين الى بلادهم .

وبذلك يكون على الحجاج الروس ، القيام برحلتين بالقوافل بين المدينتين المقدستين (مكة المكرمة والمدينة المنورة) ، وميناءى النزول والركوب (جده وينبع) ، وبمعنى آخر من جدة الى مكة المكرمة وبالعكس ، ثم من ينبع الى المدينة المنورة وبالعكس ، الأمر الذى يترتب عليه ، أن تستهلك السفن كميات كبيرة من الفحم نظرا لانتظارها مدة طويلة فى المينائين (جده وينبع) ، هذا فضلا عما تدفعه تلك السفن فى رحلة العودة من رسوم ، فقد كان يدفع مبلغ ١٥ فرنكا عن كل حاج فى الحجر الصحى بالطور ، و١٠ فرنكات أخرى عن كل حاج

---

(١٦) الوثائق الفرنسية بخزانة تونس :

رسالة من وزير الخارجية الفرنسية الى المقيم العام للجمهورية الفرنسية فى تونس برقم ١٥٤ ، بتاريخ ٢ مارس ١٩١٢ ، مرفق بها مذكرة قدمتها شركة سكة حديد دمشق/حماه الفرنسية الى الخارجية الفرنسية بتاريخ ١٦ فبراير ١٩١٢ ، تطلب فيها مساعدة الحكومة الفرنسية لها فى توجيه حجاج تونس والجزائر ومراكش وغيرهم من الحجاج الأفارقة الخاضعين للسيادة الفرنسية — الى استخدام طريق بيروت / دمشق / المدينة المنورة الحديدى بدلا من استخدام طريق البحر الى جدة ، لما فى ذلك من فوائد مالية تعود على الشركة الفرنسية ، وتضرب المثل على ذلك باستخدام الحجاج الروس لذلك الطريق الحديدى .

عن المرور فى قناة السويس ، مما يترتب عليه كثرة النفقات والتكاليف، التى تقع على كاهل الحجاج •

أما بعد تطبيق النظم والاجراءات التى وضعتها الحكومة الروسية لحجاجها ، فقد أصبح الحج أقل ارهاقا ، وأقل تكلفة بالنسبة لهؤلاء الحجاج ، وأكثر توفيرا بالنسبة للسفن المستخدمة فى نقل الحجاج ، وفيما يلى هذه الاجراءات والنظم :

ان هذه السفن التى تنقل الحجاج الروس ، من بلادهم بحرا الى البلاد المقدسة عبر قناة السويس ، تنزل الحجاج فى جدة ، ثم تبحر الى بيروت لتكون فى انتظارهم ، كى يركبوها مرة أخرى ، من ميناء بيروت الى بلادهم • أما الحجاج فانهم يذهبون من جدة الى مكة المكرمة حيث يؤدون مناسك الحج ، ثم يذهبون الى المدينة المنورة بطريق البر ، وبعد زيارة المدينة والتشرف بالسلام على سيد الخلق ﷺ ، يستقلون قطار سكة حديد الحجاز من المدينة الى دمشق ، ومنها الى بيروت بواسطة خط سكة حديد دمشق / بيروت • وفى بيروت يستقلون السفن التى كانت فى انتظارهم لتعود بهم الى بلادهم •

وعلى ذلك فانه يمكننا أن نستخلص (نحدد) الفوائد والمزايا ، التى تعود على الحجاج الروس ، من اتباعهم تلك النظم واللوائح باستخدامهم سكة حديد الحجاز فى رحلة العودة الى بلادهم •

أولا — فى هذه الحالة فان الحجاج لايقومون برحلات عن طريق البر بالقوافل الا من جدة الى مكة ، ومنها الى المدينة المنورة ، ويتجنبون العودة من المدينة المنورة الى مكة المكرمة مرة أخرى ومنها الى جده كى يستقلوا السفن ، كما يتجنبون رحلات الذهاب والعودة ، بين ينبع والمدينة المنورة فى حالة ذهابهم الى المدينة المنورة ، عن طريق عودتهم من مكة المكرمة الى جده ، ومنها بحرا الى ينبع ثم الى المدينة

المنورة • وهذه الرحلات البرية لاشك أنها كثيرة النفقات ، فضـــلا عن أن الحجاج لايجدون دائما عدد الابل المطلوبة لرحلتهم •

ثانيا — ان قطع المسافة بين ينبع والمـــدينة المنورة ذهابا وايابا ، يحتاج الى اثنى عشر يوما ، بينما من مكة المـكرمة الى المدينة المنورة، لايحتاج الطريق ، الا مدة تتراوح بين ٨ — ١٠ أيام ، هذا فضلا عن أن طريق ينبع المـــدينة المنورة ، يتعرض فيه الحجاج ، لمخاطر هجمات البدو الضاربين على ذلك الطريق •

ثالثا — ان رحلة عودة هؤلاء الحجاج عن طريق مكة المـكرمة / المـــدينة المنورة / دمشق / بيروت ، تتـــوفر فيها كل عوامل الراحـــة والأمن والطمأنينة ، التى يكون ضيوف الرحمن فى أشد الحاجة اليهـــا بعد الجهود التى بذلوها ، فهم يستخدمون قطارات سكة حديد الحجاز، التى تنقلهم من المـــدينة المنورة الى الحجر الصحى فى تبوك ، لاتمام عملية اجراءات الحجر الصحى التى تفرضها الحكومة العثمانية ، ومن تبوك تنقلهم نفس القطـــارات الى دمشـــق ، وبعد اقامة مدة يوم أن يومين فى دمشق ، فان خط سكة حديد دمشق / حوران وفروعه ، ينقلهم الى بيروت ، حيث يستقلون السفن للعودة الى بلادهم ، وفى دمشق وبيروت يوجد أشخاص مكلفون باستقبال الحجاج عند وصول القطارات، وتسهيل اقامتهم ، ســـواء فى الخانات أو فى الأماكن الأخـــرى التى تحددها لهم الحكومة العثمانيـــة ، وبفضـــل رعاية هؤلاء الأشـــخاص يتم ركوب الحجاج فى السفن من بيروت •

رابعا — وأخيرا فان اتباع هذه النظم واستخدام خط سكة حديد الحجاز ، يحقق الاقتصـــاد فى النفقات التى يتحملها الحجاج ، ذلك أن الحاج يدفع مقـــدما ، وفى نفس الوقت الذى يحجز فيـــه تذكرته للذهاب والعودة بالسفينة مبلغ ١١٥ فرنـــك على الأكثر • هـــذا المبلغ يتضمن أجر الرحلة بالقطار ، من المـــدينة المنورة الى دمشق وبيروت، الى جانب ركوب السفينة فى بيروت ، والمـــكافأة المســـتحقة مقـــابل

المساعدة والخدمات التى تقدم له ، وبواسطة هذا المبلغ (١١٥فرنكا) فان الحجاج الروس يؤدون فريضة الحج فى أحسن الظروف ويحققون وفرا معقولا فى النفقات ، بالنسبة لرحلتهما المزدوجة بالقوافل (١٧) •

وهكذا يتضح لنا مدى ماقدمه خط سكة حديد الحجاز ، لحجاج ببيت الله الحرام ، من تيسيرات وتسهيلات ، فضلاً عن الراحة والأمن ، والاختصار فى مدة تلك الرحلة المقدسة ، والاقتصاد فى النفقات ، لهؤلاء الحجاج القاطنين فى أقصى شمال العالم الاسلامى ، وهم الحجاج الروس •

---

(١٧) الوثائق الفرنسية بخزانة تونس :

رسالة من وزير الخارجية الفرنسية الى المقيم العام للجمهورية الفرنسية فى تونس برقم ٢٤٣ بتاريخ ٣١ مارس ١٩١٣ ، بشأن الحج ، مرفق بها رسالة من قنصل فرنسا العام فى بيروت الى وزير الخارجية الفرنسية ، برقم ٥٨ بتاريخ ١٠ مارس ١٩١٣ ، مرفق بها صورة من رسالة وجهها اليه مسيو ميشيل تاتارانتشى مندوب الهجرة والمسئول عن الحجاج الروس بتاريخ ٨ مارس ١٩١٣ (مصدر سبق ذكره) •

الفصل الثاني عشر

مدى الاستفادة من الخط الحجازى فى موسم الحج

(٢) نقل حجاج المغرب الاسلامى

— شركة دمشق / حماه الفرنسية تطالب بنقل حجاج المغرب الاسلامى عن طريق سكة حديد الحجاز

— مقارنة بين طريق السويس / جده البحرى ، وطريق بيروت / دمشق / المدينة عبر الخط الحجازى ، بالنسبة لحجاج المغرب من واقع تقرير مسيو مورى القنصل العام للقنصلية الفرنسية بجدة .

— مقارنة بين الطرق التى يسلكها الحجاج المغاربة الذاهبين الى مكة من واقع مذكرة شركة سكة حديد دمشق / حماه الفرنسية

— مدى أهمية سكة حديد الحجاز بالنسبة لحجاج المغرب الاسلامى

— سلطات الأمن الفرنسية تمنع بعض الحجاج الجزائريين من أداء فريضة الحج .

شركة دمشق / حماه الفرنسية تطالب بنقل حجاج المغرب الاسلامى عن طريق سكة حديد الحجاز

الواضح من الوثائق الفرنسية التى بين أيدينا ، أن حجاج شمال أفريقيا وغيرهم من البلاد الاسلامية فى غرب افريقيا ، الواقعة تحت السيادة الفرنسية ، لم يستخدموا خط سكة حديد الحجاز ، أثناء ذهابهم أو عودتهم من البلاد المقدسة قبل سنة ١٩١٢ م ٠ اللهم الا فى حالات نادرة مثل تلك الحالة التى حدثت فى سنة ١٩١٠ ، عندما أمر الخديو عباس حلمى الثانى ، بتسفير بعض الحجاج المغاربة ، الذين قطعهم فى المدينة المنورة ضيق ذات اليد ، ولم يجدوا وسيلة يرجعون بها الى بلادهم ، فقدموا التماسا الى الخديو ، الذى أمر بنقلهم فى قطار المعية السنية بسكة حديد الحجاز ، كما سبق أن أشرنا ٠

يتضح ذلك من المذكرة التى قدمتها شركة سكة حديد دمشق / حماه وامتداداتها الفرنسية الى وزير الخارجية الفرنسية ، فى ١٦ فبراير سنة ١٩١٢ ، تطلب فيها مساعدة الحكومة الفرنسية لها بالسعى لدى المسئولين فى تونس والجزائر ومراكش ، لكى يوجهوا حجاجهم الى طريق بيروت ، حتى يستخدموا قطارات سكة حديد دمشق / حماه الفرنسية فى انتقالهم من بيروت الى دمشق ، ثم يستقلون سكة حديد الحجاز الى المدينة المنورة ، لما فى ذلك من الأمن والراحة ، فضلا عن الفائدة المادية ، التى تعود على تلك الشركة الفرنسية ، وقد استجابت الخارجية الفرنسية فورا لطلب الشركة ، فأرسلت رسالة الى المقيم العام الفرنسى فى تونس ، وأرفقت بها صورة من مذكرة الشركة ، لكى يدرسها ويوافى الخارجية الفرنسية برأيه فى هذا الأمر ٠

وتشرح هـذه المذكرة ، وجهة نظر الشركة فى ذلك الموضـوع ، فتذكر أنه منذ بضع سنوات ، وعقب الاتفاقات التى تمت بين الشركة وبعض الوكالات الملاحية ، فان كثيرا من الحجاج المسلمين صـاروا يذهبون بالبواخر الى بيروت ، ومنها الى الأراضى المقدسة الاسلامية ، مستخدمين — من بيروت الى دمشق — خط سكة حديد دمشق / حماه ، ومن دمشق يستقلون الخط الحجازى الى المدينة المنورة ، وفى العودة يسلكون نفس الطريق ، بينما يلاحظ أن الحجـاج المسـلمين من رعايا فرنسا الذين يذهبون الى البلاد المقدسة بحرا ، عن طريق بورسعيد / السويس / جدة ، لايعودون بطريق بيروت ، ولـكن يمرون بجدة ومنها بحرا الى بلادهم .

ونظرا لاتساع رقعـة الأراضى الاسلامية التى تخضـع حاليـا للسيادة الفرنسية ، فمن الواضح أنه ستكون هنـاك فائدة كبرى ، اذا ماتم السعى لدى شعوب الجزائر وتونس ومـراكش ، لـكى يوجهوا حجاجهم الى طريق بيروت ، الذى يعتبر أكثر سرعـة ، وأكثر أمنـا وراحـة .

ثم تستعرض المذكرة المتـاعب التى يتعرض لها هؤلاء الحجاج ، عندما يسلـكون الطريق البحرى الى جدة ، فتـذكر أنه عندما يذهب الجزائريون والتونسيون والمراكشيون الى مكة عن طريق جـدة ، فان عليهم أن يقطعوا المسافة ، من هـذا المينـاء الى مكة فى أربع وعشرين ساعة بالقوافل ، وبعـد أداء مناسك الحج يقضون اثنى عشر يوما من مكة الى المـدينة ، وأخيرا تسعة أيام بالقوافل أيضا من المـدينة الى ساحل البحر الأحمر (تقصد ينبع) . وهـذا الطريق طويل ومتعب .

كما أنه لايسمح للحجاج المسلمين بزيارة دمشق التى توصى بها عقيدتهم [1] •

ثم تضيف المذكرة موضحة السبب فى عزوف هؤلاء الحجاج عن طريق بيروت ، فتذكر أن هؤلاء الحجاج الأفارقة ، يمرون بجدة من واقع التقاليد ، لأن أسلافهم من الحجاج كانوا يسيرون فى هذا الطريق، لأنه كان فى أيدى الوكلاء الذين يرشدون الحجاج سنويا عبر ذلك الطريق ، ويستغلونهم دون رقابة ، نظرا لجهلهم بتلك المزايا والنتائج العملية التى يكفلها خطنا وخط الحجاز •

وفى ختام المذكرة تقترح الشركة على الخارجية الفرنسية بالسعى لدى الحكام الفرنسيين فى الجزائر وتونس ومراكش ، لاصدار قرار يهدف الى تأكيد مزايا طريق بيروت/دمشق لدى المختصين فى أقاليمهم، اذ يبدو طبيعيا أن الحكومة الفرنسية تحبذ استخدام خط سكة حديد أنشىء برؤوس أموال فرنسية ، ذلك أنه « من المؤكد أن استخدام المسلمين فى ممتلكاتنا الاسلامية طريق بيروت ، فاننا سوف نحصل على عائدات اضافية ، ونحن نرغب — بمعونتكم لدى الوزارة — تحقيق نتيجة تشبه تلك التى حققتها الحكومة الروسية » [2] ، التى أصدرت عدة أنظمة ولوائح لتنظيم سفر حجاجها عن طريق بيروت •

---

(١) من المعروف والمسلم به انه ليس هناك فى الاسلام ، مايوصى الحجاج بزيارة دمشق ، ولكن هكذا يزعم المسئولون فى الشركة ، ولعل ذلك من قبيل الترغيب فى استخدام طريق بيروت ، لما يعود على الشركة الفرنسية من فوائد مالية •

(٢) الوثائق الفرنسية بخزانة تونس :
رسالة من وزير الخارجية الفرنسية الى المقيم العام للجمهورية الفرنسية فى تونس ، برقم ١٥٤ ، بتاريخ ٢ مارس ١٩١٢ ، مرفق بها مذكرة شركة سكة حديد دمشق/حماه ، والتى قدمتها الى الخارجية الفرنسية بتاريخ ١٦ فبراير ١٩١٢ (مصدر سبق ذكره) •

والجدير بالذكر أن الخارجية الفرنسية ، قد اهتمت بهذا الموضوع اهتماما ملحوظا ، ولم تضيع الوقت ، ففى حين أحال وزير الخارجية الفرنسى، مذكرة شركة سكةحديد دمشق/حماه الى المقيم العام الفرنسى فى تونس لدراستها ، وابداء الرأى بشأن ماجاء فيها فى ٢ مارس ١٩١٢ ، قام الوزير الفرنسى فى نفس الوقت باخطار وزير الداخلية لدراسة الموضوع واتخاذ اللازم بصدده ، فرد الأخير الى وزير الخارجية فى ١١ أبريل ١٩١٢ يطلب منه الاستفسار من القنصلية الفرنسية فى جدة عن بعض النقاط ، وكتابة تقرير ضاف فيه مقارنة بين الطريقين : طريق الجزائر / بيروت / دمشق / المدينة / مكة ، وطريق الجزائر / بورسعيد / السويس / جده / مكة ، فأرسل وزير الخارجية بدوره الى القنصل الفرنسى فى جده بتاريخ ٢ مايو ١٩١٢ ، وأرفق برسالته صورة برقية وزير الداخلية ، وطلب من القنصل كتابة التقرير اللازم .

وفى ١٥ يونيو ١٩١٢ أرسل مسيو مورى رئيس القنصلية الفرنسية فى جده التقرير المطلوب الى مسيو بوانكاريه رئيس مجلس الوزراء ووزير الخارجية الفرنسية ، فأرفق الأخير صورة منه برسالته الى المندوب بدار المقيم العام الفرنسى فى تونس بتاريخ ١٣ يولية ١٩١٢ ، ليستفيد منه فى اقرار النظام المزمع اتخاذه لسفر حجاج شمال افريقيا عن طريق بيروت .

مقارنة بين طريق السويس/جدة البحرى ، وطريق بيروت / دمشق / المدينة عبر الخط الحجازى بالنسبة لحجاج المغرب من واقع تقرير مسيو مورى رئيس القنصلية الفرنسية فى جدة

يؤكد مسيو مورى فى تقريره أن الرحلةبالبحر منموانىء الجزائر الى بيروت أقل مشقة من تلك التىيسافر بها حجاجنا (كذا !) عادة من الجزائر الى جدة مباشرة ، ولا تكلف الرحلة الى بيروت الا ٧٠ — ٧٥ فرنك ، ولمدة سبعة أيام ، ولكن فى المقابل فان الرحلة بالطريق البرى،

بيروت / دمشق / المدينة / مكة ، لاتخلو أيضا من المتاعب • ذلك أن تكاليف الرحلة من بيروت الى المدينة بالسكة الحديدية ترتفع الى ٩٠ فرنك ، ومدتها تتراوح بين ٦ —٧ أيام • وبعد الوصول الى المدينة ، فان الحجاج لابد وأن يســافروا الى مكة فى قوافل على ظهور الابل ، مقابل ٨٠ — ٩٠ فرنك ، وتستغرق الرحلة اثنى عشر يوما •

وهكذا يظهر أن طريق بيروت / دمشق / المدينة / مكة ليس فقط مكلفا من حيث النفقات :

الجزائر / بيروت	٧٥	فرنك
بيروت / المــدينة	٩٠	فرنك
المــدينة / مكة	٩٠	فرنك
المجموع	٢٥٥	فرنك

بل ان هذا الطريق أيضا طويل وفيه مشقة ، حيث أن طول الرحلة كمــا يلى :

الجزائر / بيروت	٧	أيام
بيروت / المــدينة	٧	أيام
المــدينة / مكة	١٢	يوما
المجموع	٢٦	يوما

أما طريق السويس / جدة البحرى ، فان الحجاج يفضلون بعــد الصعود الى السفن فى الجزائر أن ينزلوا الى جــدة مبــاشرة ، دون الاضطرار الى تغيير وسيلة النقل ، وشركات الملاحة تتقاضى من كل حاج عادة ٢٠٠ فرنك ، مقابل رحلة الذهاب والعودة ، والرحلة من الجزائر الى جدة تستغرق مدة أقصاها عشرة أيام ، وعند الوصــول الى جدة ، يستأجر الحجاج ابلا تحملهم الى مكة فى رحلة تتكلف ١٥ فرنكا ، أى ٣٠ فرنكا ذهابا وايابا فى يومين •

كما أن هؤلاء الحجاج يتمتعون بميزة أنهم عند عودتهم من مكة ، يجدون سفينتهم فى انتظارهم فى جدة ، حيث تقلهم الى ينبع (مسافة يوم واحد) ، وفى ينبع يدفع كل حاج ٩٠ فرنكا مقابل الابل التى تنقلهم الى المدينة (فى خمسة أيام) لزيارة المدينة (والسلام على رسول الله ﷺ) ، وأداء صلاة الجمعة ، ثم العودة الى ينبع بالابل (مقابل ٩٠ فرنك فى خمسة أيام) للحاق بسفينتهم التى تقلهم فى يومين الى الطور ، حيث الحجر الصحى ، وفى الطور يحتجز الحجاج لمدة ثلاثة أيام فى الحجر الصحى ، وفى اليوم الرابع يأخذون طريق البحر مرة أخرى الى محطتهم النهائية فى الجزائر .

ثم يستخلص مسيو مورى من هذا العرض الموجز ، أن رحلة الجزائر / السويس / جدة / مكة / جدة / ينبع / المدينة / ينبع / الطور / السويس / الجزائر — تتكلف مبلغا اجماليا قدره (٤١٠ فرنك) ، وتستغرق مدة (٣٢ يوما) هذا المبلغ وهذه المدة موزعة على النحو التالى :

	المدة	التكاليف
	يوم	فرنك
الجزائر / جدة / الجزائر	٢٠	٢٠٠
جدة / مكة / جدة	٢	٣٠
ينبع / المدينة / ينبع	١٠	١٨٠
المجموع	٣٢	٤١٠

بينما طريق الجزائر / بيروت / دمشق / المدينة / مكة / المدينة / دمشق / بيروت / الجزائر يتكلف مبلغا اجماليا (٥١٠ فرنك) ، ويستغرق مدة (٥٢ يوما) ، وذلك على النحو التالى :

	المدة يوم	التكاليف فرنك
الجزائر / بيروت / الجزائر	١٤	١٥٠
بيروت / دمشق / المدينة / بيروت	١٤	١٨٠
المدينة / مكة / المدينة	٢٤	١٨٠
المجموع	٥٢	٥١٠

الطريق المشترك :

بعــد أن عقد مسيو مورى مقارنة بين طريق الســويس / جدة البحرى ، وطريق بيروت / المدينة عبر سكة حــديد الحجاز ، وأوضح أن الطريق البحرى يتفوق على الثانى من حيث الاقتصاد فى النفقات ، والاختصار فى الوقت ، اقترح فى نهاية تقريره — نظرا لشكوى الكثير من الحجاج من مشقات الطريق البحرى — أن يستخدم الحجاج المغاربة طريقا مشتركا يجمع بين الطريقين الســابقين ، وفى الوقت ذاته يحقق الاقتصاد فى الوقت والنفقات ، فذكر أنه على الرغم من الفارق الواضح بين الطريقين فى النفقــات ، وفى طول مدة الرحــلة لصــالح الطريق البحرى ، فان كثيرا من الحجاج يشــكون من التعب الذى يسببه لهم البحــر خلال تلك الرحــلة الطويلة من الجــزائر الى جدة وبالعكس وخصوصا أولئك الذين لم يتعودوا ، على القيام برحــلات بحــرية طويلة .

ومن أجل علاج ذلك التعب وتلك المشــقة ، فان بعض الحجــاج المغــاربة يفضلون اســتخدام طريق مشترك ، يجمع بين مزايا الطريقين السابقين ، حيث يرون الذهاب من الجزائر الى جدة عن طريق البحر (١٠ أيام ، ١٠٠ فرنك) ، وبعد ذلك يذهبون الى مكة على ظهور الابل ذهابا وعودة الى جدة (يومان ، ٣٠ فرنك) ، ثم يستقلون بعــد ذلك السفينة الى ينبع (يوم واحد ، ٢٥ فرنــك) ومن ينبع يتجــه هؤلاء

الحجاج الى المـدينة على ظهور الابل (٥ أيام ، ٩٠ فرنـك) ، وفى عودتهم يستقلون قطـار سكة حـديد الحجاز ، حيث يمـرون بتبوك فيقضون فترة الحجر الصحى ، ثم يواصـلون رحلتهم الى دمشـق فبيروت ، حيث يستقلون البواخر الى بلادهم .

وهذا الطريق المشـترك — الذى يجمع بين الطريقين — تتلخص نفقاته ، ومدة الرحلة فى الجدول الآتى على وجه التقريب :

	المدة يوم	التكاليف فرنك
الجزائر / جدة	١٠	١٠٠
جدة / مكة / جدة	٢	٣٠
جـدة / ينبع	١	٢٥
ينبع / المـدينة	٥	٩٠
المـدينة / بيروت	٧	٩٠
بيروت / الجـزائر	٧	٧٥
الجمـــلة	٣٢	٤١٠

ومن مزايا هـذا الطريق المشترك ، أن معظم الحجاج يفضـلون الحجر الصحى فى تبوك على الحجر الصـحى فى الطور ، حيث أنهم يتجنبون فى تبوك بعض الاجـراءات المثيرة التى يستهدفون لهـا فى الطور ، فان الحجـاج فى الأخـيرة عنـدما يذهبون لتطهير ملابسهم وأمتعتهم ، يوضع الحجاج الرجال والنساء معا فى قاعات واحدة ، مما يتنافى مع التقـاليد والمبـادىء الاسلامية ، وهـذا لايحدث فى تبوك — كما يقول الحجاج — حيث الأطبـاء والموظفون فى تبوك من الترك المسلمين ، الذين يعرفون حق المعرفـة أخلاق وعادات اخـوانهم فى الدين ، بالاضـافة الى أن الجو فى تبوك وكذلك الحياة أفضل منهـا

فى الطور (٣) ، وفضلا عن كل تلك المزايا التى يحققها الطريق المشترك، فاننـا — كما رأينـا — نجد أنه ليس هنـاك أية أعباء مالية اضافية أو أية زيادة فى طول مدة رحلة الحج ، فالنفقات هى هى نفس نفقات الطريق البحرى بمتاعبه ومشقاته ومدة الرحلة هى هى نفس المدة التى يستغرقها الحجاج الذين يسلكون الطريق البحرى .

وهكذا يتضح لنا مدى ماتحققه سكة حـديد الحجاز ، من مزايا الأمن والراحـة والطمأنينـة للحجـاج المغـاربة ، الأمر الذى جعلهم يتجهون الى هـذا الطريق المشترك ، الذى يتساوى فى النفقات وفى مدة الرحلة مع الطريق البحرى الذى تحيط به المشقات والمضايقات .

مقارنة بين الطرق التى يسلكها الحجاج المغاربة الذاهبين الى مكة من واقع مذكرة شركة سكة حديد دمشق / حماه الفرنسية

فى الوقت الذى كانت فيه الخارجية الفرنسية تجرى اتصالاتها ، وتدرس التقارير الواردة اليهـا من قنصليتها فى جدة ، بشأن أنسب الطرق التى ينبغى أن توجه اليها الحجاج المغـاربة الخاضعين للسيادة الفرنسية ، واضعة أمامها الفوائد المادية التى يمكن أن تعود على شركة سكة حـديد دمشق / حماه الفرنسية ، صـاحبة الاقتراح بأن تبذل الحكومة الفرنسية مساعيها لتوجيه الحجاج المغاربة الى طريق بيروت — فى ذات الوقت قامت الشركة المـذكورة بجمع البيـانات والمعلومات ، وعقد المقارنات بين تلك الطرق ، وصياغتها فى مذكرة ضافية رفعتهـا

---

(٣) الوثائق الفرنسية بخزانة تونس :

رسالة من وزير الخارجيـة الفرنسية الى المندوب بدار المقيم العـام الفرنسى فى تونس ، برقم ٥١٢ بتـاريخ ١٣ يوليو ١٩١٢ ، مرفق به صورة من تقرير مسيو مورى رئيس القنصلية الفرنسية فى جده الذى رفعـه الى المسيو بوانكاريه رئيس مجلس الوزراء ووزير الخارجيـة الفرنسية بشأن حجاج مكة ، برقم ٦٣ ، بتاريخ ١٥ يونيو ١٩١٢ .

الى رئيس مجلس الوزراء ووزير الخارجية الفرنسية ، للاستفادة منها في ذلك السبيل .

والجدير بالذكر أن الشركة المذكورة بعـد أن شرحت الطرق التي يسلكها الحجاج المغـاربة بالفعل وما يكتنفها من الصعاب ، وبعـد أن أفاضـت في شرح المزايا التي يمكن أن يجنيهـا الحجـاج ، فيما لو استخدموا طريق بيروت في الذهاب والعودة — اقترحت في النهـاية أن يوجـه هؤلاء الحجاج الى استخدام الطريق المشترك ، فيـذهبون الى مكة عن طريق السويس / جدة بحـرا ، وفي العودة يستخدمون طريق المـدينة / دمشق / بيروت . وهو نفس الاقتراح الذي تضمنه تقرير مسيو موري رئيس القنصلية الفرنسية في جدة .

فتذكر المذكرة — التي رفعتهـا الشركة الى الحكومة الفرنسية — أن من بين السـبعين ألف حاج مسلم تقريبا ، الذين يتخـذون طريق جدة ، يوجد حوالي ٦٥٠٠ حاج من المراكشيين والجزائريين والتونسيين في المتوسط ، والطرق التي يسلكها هؤلاء الحجاج الـ ٦٥٠٠ من أجـل الذهاب الى مكة والمدينة طريقان :

الطريق الأول — في الذهاب : يركب الحجاج السفن من طنجـة أو الجزائر أو تونس الى جدة .

	يوم
ومن جدة الى مكة (٧٤ كيلومترا)	٢
ومن مكة الى المدينة (٤٦٠ كيلومترا)	١١
ومن المـدينة الى ينبع	٥
المجموع	١٨

وفي العودة — يركب الحجاج السفن في ينبع متجهين الى بلادهم

الطريق الثـــانى — فى الذهاب : ركوب السفن فى طنجـــة أو الجزائر أو تونس الى جدة ،

	يوم
ومن جدة الى مكة (٧٤ كيلومترا)	٢
ومن مكة الى جـــدة	٢
ومن جدة الى ينبع بحرا مع الاقامة فى جدة وينبع	٤
ومن ينبع الى المـــدينة	٥
ومن المـــدينة الى ينبع	٥
المجموع	١٨

وفى العودة يركبون السفن من ينبع متجهين الى بلادهم كما فى الحالة الأولى .

ويلاحظ أن هذه الفترات لاتتضمن الاقامة فى مكة أو المدينة ولا مدة الحجر الصحى المفروضة على الحجاج .

ثم تضيف المـــذكرة — موضحة الأخطار التى تحيق بالحجاج فى هذين الطريقين وأماكن الراحـــة — فتقرر أن هـــذه الطرق ولا سيما المسافات التى يقطعها الحجاج برا ، بين جدة ومكة ، وبين مكة والمدينة وينبع ، تحيط بهـــا الأخطار النـــاجمة عن اغارات البدو ، ومن ثم فان الحجاج يراعون عدم السفر الا فى مجموعات كبيرة ، تبلغ عدة مئات ، ومسلحة تسليحا جيـــدا ، حتى تـــكون فى حالة تمكنهـــا من مواجهة ماتتعرض له من أخطار .

وفى الطريق من جدة الى مكة والعودة ، يستخدم الحجاج الجمال أو الحمير نظرا لقصر المسافة ، أما فى الطريق من ينبع الى المدينة ومن مكة الى المـــدينة ، فلا يستخدم سوى الجمل .

أما عن أماكن التوقف والاستراحة ، فانه يوجد بين مكة وجـــدة موقع واحد يسمى « بحيرة » ، حيث يوجد بعض الحوانيت ، ولـــكن لاتوجد مبانى ، والنوم يكون فى الهواء الطلق أو تحت الخيام ، وفيما بين مكة والمـــدينة توجد أيضا عدة أماكن مزودة بالماء ، ولـــكن لاتوجد أية منشآت أخرى الا مخيمات البـــدو ، وفيما بين ينبع والمدينة توجد خمسة أماكن للتوقف ، حيث يجد الانسان فيها المـــاء ، ولـــكن لاتوجد أية منشآت •

وبعد أن اســـتعرضت المـــذكرة الطريق البحـــرى الذى يسلكه الحجاج المغـــاربة ، والمـــدة الزمنية التى يقضيها هؤلاء الحجاج فى هذه الطريق ، والطرق البرية التى يسلكونها فى تنقلهم بين مكة وجدة، ومكة والمـــدينة وينبع ، والأخطار التى يواجهونهـــا ، وأماكن التوقف والاستراحة على تلك الطرق — أخذت المذكرة تستعرض الطريق الجديد الذى يمكن أن يوجه اليه الحجاج المغاربة ، وهو طريق بيروت والنفقات والمـــدة الزمنية التى يقضيها الحجاج فى هذا الطريق بالمقارنة بالطريق السابق ، والفوائد والمزايا التى تعود على هؤلاء الحجاج اذا ماسلكوا هذا الطريق الجديد (طريق بيروت) •

فتقرر المذكرة أن الطريق بين بيروت ومكة ، بما فى ذلك خطالسكة الحديد من بيروت الى المدينة يستلزم أو يتطلب مايأتى :

— من بيروت الى دمشـــق بواســـطة خط ســـكة حديد

دمشق / حمـــاه ١٢ ساعة

— من دمشق الى المدينة بواسطة خط سكة حديد الحجاز ٣ أيام

(ويلاحظ أن ادارة سكة حديد الحجاز بصدد وضع جدول جديد يسمح بقطع تلك المسافة فى ٤٨ ساعة)

	يوم
— من المــدينة الى مكة بطريق البر	١١
— من مكة الى جــدة بطريق البر	٢
فيكون المجموع	١٦½

هذا هو طريق الذهاب فى حالة كون العودة عن طريق جــدة / السويس البحرى — ويلاحظ أن عامل الأمان مؤكــد على كل الطــرق الحــديدية .

أما طريق العــودة — فيمــا لو جاء الحجاج المغــاربة عن طريق السويس / جدة البحرى — فانه يمكن ســلوكه بنفس الاســتخدام السابق أى :

	يوم
— من جــدة الى مكة بطريق البر	٢
— من مكة الى المــدينة بطريق البر	١١
— من المــدينة الى بيروت بالسكة الحديد	٣½
فيكون المجموع	١٦½

أما عن الفوائد والمزايا التى تتحقق للحجاج المغاربة من سلوكهم هذا الطريق فهى — كما ذكرت مذكرة الشركة — كالآتى :

أولا — ان هــذا الطريق أفضل من ناحيــة موقع الحجر الصحى، حيث أن مركز الحجر الصحى فى تبوك على طريق الســكة الحــديد فيقضى الحجاج فترة الحجر الصحى ، ثم يستقلون نفس القطارات الى دمشق والحجر الصحى فى تبوك أقل مشقة ، وأحسن فى الادارة من الحجر الصحى فى الطور (٤) .

ثانيا — الاقتصاد فى النفقات حيث أن تكاليف السكة الحــديد بالدرجة الثالثة على النحو التالى :

---

(٤) يلاحظ التنــاقض بين راى الانجليز وراى الفرنسيين فى مركزى الحجر الصحى فى تبوك والطور .

— من بيروت الى دمشق ٣٦ر٧٥ قرشا
— من دمشق الى المـدينة ٣٦٩ر٥٠ قرشا
— مصاريف الحجر الصحى فى تبوك ٢٢ر٥٠ قرشا

ثالثا — ان الحجاج عند مرورهم بدمشـق ، يجـدون الخانات والفنادق بأعداد كافية ، وبأجور زهيدة ، فمتوسـط أجر اليوم قرش واحد وربع القرش فى الخان ، وقرشان ونصف القرش فى الفندق ، مما يوفر الراحة للحجاج بأقل النفقات .

رابعا — ان استخدام طريق السكة الحديد ، يوفر على الحجاج مشقة السفر بطريق القوافل من المدينة الى ينبع أى نحو ٢٥٠ كيلومترا تقطع فى خمسة أيام ، وما يكتنفها من آلام وانعدام الأمان ، هذا بينما الطريق الحديدى يستغرق ثلاثة أيام ونصف من المـدينة الى بيروت، وفى ظروف أفضل تسمح للحجاج بزيارة دمشق ومساجدها التى يعلق عليها هؤلاء الحجاج أهمية كبرى (كذا !) .

خامسا — وأخيرا فانه من المؤكد ، أنه عندما يتم تمديد خط سكة حديد الحجاز من المـدينة الى مكة — بحيث تصبح كل الطرق المؤدية الى المدينتين المقدستين تستخدم السكة الحديد — فان طريق السـكة الحديد سوف يفرض نفسه ، لأنه سيحقق الراحة التامة والسرعة والأمن فى جميع المراحل .

فمن أجل كل ذلك ، وبسبب تلك المزايا ، فان الحكومة الروسية ، قامت باتخاذ الاجراءات اللازمة لتوجيه الحجاج الروس ، الى طريق بيروت / دمشق / المـدينة ، ولقـد بلغ عدد الحجاج الروس الذين استخدموا هذا الطريق عام ١٩١١ حوالى ١١ ألف حاج .

ثم تقوم مذكرة شركة سكة حديد دمشق/حمـاه بعقـد مقارنة للتكاليف الاجمالية فى كـلا الطريقين : طريق السويس/جدة البحرى ذهابا وعودة ، والطريق المشترك الذى يجمع بين الطريقين البحرى فى الذهاب وطريق بيروت فى العودة ، على النحو التالى :

(أ) الطريق البحرى (السويس/جدة) ذهابا وعودة :

	ص
— ركوب السفينة من أحد موانىء الجزائر أو تونس أو مراكش الى جدة ، والعودة الى أحد الموانىء المذكورة فى شمال افريقيا	١٣١٢ر٥
— النزول فى جدة	٥
— ترتيب القوافل والاقامة فى جدة	١٠
— الرحلة من جدة الى مكة	٤٥
— متنوعات	١٠
— الاقامة فى مكة (متساوية فى كل الحالات)	٠٠
— الرحلة من مكة الى جدة (بعد أداء مناسك الحج)	٤٥
— متنوعات	١٠
— ركوب السفينة فى جدة	٥
— أجر السفينة من جدة الى ينبع (٥)	٣٥
— النزول فى ينبع	٥
— الرحلة بين ينبع والمدينة (ذهابا وايابا لمدة عشرة أيام)	٢٢٠
— متنوعات	٥٠
— الاقامة فى المدينة (متساوية فى جميع الحالات)	٠٠
— الحجر الصحى فى الطور (اجبارى من ٣—٧ أيام فى المتوسط)	٦٠
— ركوب السفينة فى ينبع	٥
الاجمالى	١٨١٧ر٥

(٥) يلاحظ ان ذكر أجر السفينة من جده الى ينبع (٣٥ قرشا) يعتبر تكرار من قبل الشركة ، لأن اجر السفينة فى تلك المسافة مدفوع ضمن أجر السفينة من موانىء شمال افريقيا الى جده والعودة ، لأن ينبع تقع شمالى جده على الطريق منهـا الى السويس ، ويبدو أن الهدف هو اظهـار زيادة النفقات فى الطريق البحرى .

(ب) الطريق المشــترك :

	صـ
— الرحلة بالبحر من أحد موانى مــراكش أو الجزائر أو تونس الى جــدة ، ومن بــيروت الى أحــد الموانىء المذكورة فى شمال افريقيا	١١٠٠
— النزول الى البر فى جدة	٥
— تنظيم القوافل والاقامة فى جدة	١٠
— الرحلة من جدة الى مكة بالقوافل	٤٥
— متنوعات	١٠
— الاقامة فى مكة (متساوية فى جميع الحالات)	٠٠
— من مكة الى جدة (بعد أداء مناسك الحج)	٤٥
— متنوعات	١٠
— ركوب السفينة فى جدة	٥
— أجر السفينة من جدة الى ينبع	٣٥
— النزول الى البر فى ينبع	٥
— من ينبع الى المدينة (ذهاب فقط)	١١٠
— متنوعات	٢٥
— الاقامة فى المدينة (متساوية فى جميع الحالات)	٠٠
— من المدينة الى دمشق (بسكة حديد الحجاز)	٥ر٣٦٩
— الحجر الصحى فى تبوك	٥ر٢٢
— الاقامة فى دمشق	١٠
— من دمشق الى بيروت (بسكة حديد دمشق/حماه)	٧٥ر٣٦
— الاقامة فى بيروت	١٠
— ركوب السفينة فى بيروت	٥
الاجمــــالى	٧٥ر١٨٥٨

أى أن الفرق بين الطريقين (طريق السويس / جده البحرى ذهابا وعودة والطريق المشترك) فى التكاليف هو ٤١ قرشا [٦] (أى نحو عشر فرنكات) فى جانب الطريق المشترك ، وهذا الفرق مقابل المزايا التى يصادفها ويتمتع بها الحجاج فى الخط الحديدى ، يضاف اليها مزية ركوب السفينة والنزول منها فى موانىء كبيرة كبيروت وجدة وتجنب الصعود أو النزول منها بمشقة فى المناطق الأخرى على الساحل ، والتى سبق ذكرها ، حيث تقف السفينة عادة على بعد عدة كيلومترات [٧] .

وقد حاولت الشركة — فى مذكرتها — التخفيف من أثر تلك الفروق فى التكاليف بين الطريقين ، والاغراء باتباع طريق بيروت ، فذكرت أن تكاليف الرحلة البحرية بين بيروت وموانىء شمال افريقيا ، يمكن تخفيضها بدرجة كبيرة فى موسم الحج ، اذا نظمت خدمة ملاحية مباشرة تنقل عددا كبيرا من الحجاج ، كما يمكن وضع تعريفات مخفضة وبذلك ينخفض المبلغ الاجمالى المذكور .

وفى نهاية المذكرة تقترح شركة سكة حديد دمشق/حماه ، على الحكومة الفرنسية أن تهتم بتوجيه الحجاج المغاربة الى استخدام الطريق المشترك ، أى استخدام طريق بيروت عند عودتهم ، بعد أداء

(٦) الصحيح أن الفرق فى التكاليف بين الطريقين هو ٤١ قرشا + ٣٥ قرشا اجر الرحلة من جده الى ينبع فى طريق بحرى ، الذى اضافته مذكرة الشركة دون مبرر ، فيكون مجموع الفرق هو ٧٦ قرشا اى حوالى ١٩ فرنكا ، وليس ٤١ قرشا كما اشارت المذكرة . وهذا الفرق يعتبر ضئيلا بالنسبة للراحة والأمن والطمأنينة التى يتمتع بها الحجاج فى رحلتهم بالقطار .

(٧) يلاحظ مبالغة الشركة فى ذكر هذه المزية ، حيث أن طريق بيروت يجنب الحجاج حالة ركوب واحدة للسفينة من ميناء ينبع أثناء عودتهم بالطريق البحرى وفى الطور فالميناء مجهز لاستقبال السفن اما عدا ذلك فان حالات الركوب الى السفن والنزول منها فى الموانىء متساوية فى الطريقين كما يتضح من جدول المقارنة .

فريضة الحج « حيث توجد فيه مزايا سوف تزداد فى المستقبل بتعديل جدول المواعيد ، الذى تفكر فيــه ادارة خط سكة حــديد الحجاز من ناحية ، وأخيرا بتمديد الطريق الحديدى حتى مكة » (٨) .

مدى أهميــة سكة حــديد الحجاز بالنسبة لحجــاج المغــرب الاســلامى

يتضح لنــا مما سبق من الحــديث ، عن نقل حجــاج المغــرب الاســلامى الى الأماكن المقــدسة الاســلامية ، بواسطة سكة حــديد الحجاز ، وما أثاره ذلك من اهتمام الحكومة الفرنسية وكذلك اهتمــام شركة خطوط سكة حديد دمشق / حماه وامتداداتها الفرنسية ، وما تبع ذلك من الدراسات والتقارير التى قدمتها القنصلية الفرنسية فى جدة ، والمذكرات التى رفعتها شركة سكة حــديد دمشق/حمــاه الى الحكومة الفرنسية ، والرسائل التى أرسلتها الأخيرة الى المقيم العــام الفرنسى فى تونس بهــذا الشأن — يتضح لنــا من كل ذلك مدى أهميــة سكة حــديد الحجاز ، بالنسبة للحجاج المغــاربة ، ومدى ما أحدثته تلك السكة من ثورة فى عالم نقل الحجاج الى الأماكن المقدسة الاسلامية .

وتزداد هــذه الأهمية وضــوحا ، اذا علمنا أنه بعــد أن تعطل الخط الحجازى بسبب تخريب بعض أجــزائه ، أثنــاء الثورة العربية التى قادها الشريف حسين ابان الحرب العــالمية الأولى — فان الحجاج

(٨) الوثائق الفرنسية بخزانة تونس :

رسالة من رئيس الوزراء ووزير الخارجية الفرنسى الى المقيم العــام للجمهورية الفرنسية بتونس برقم ٤٤ ، بتــاريخ ١٤ يناير ١٩١٣ ، مرفق بهــا مذكرة شركة خطوط سكة حديد دمشق/ حماه وملحقــاتها التى رفعتها الى الأول بشأن تكاليف نقل الحجاج من شمال افريقيا الى مكة بواسطة طرق جده والشام .

المغـــاربة — بعد تعطيل الخط — أصبحوا يصادفون صعوبات ومشقات وأخطار ، أثنـــاء قيـــامهم بتأدية تلك الفريضـــة ، وخاصـــة عنـــدما يقصدون المدينة المنورة لزيارتها والتشرف بالسلام على ســيد الأولين والآخرين صلوات الله وسلامه عليه ، مما حـــدا بالـــكثيرين منهم من راغبى الحج بتأجيل أداء تلك الفريضة ، الأمر الذى أثار انتباه واهتمام السلطات الفرنسية صـــاحبة السيادة على الشمال الأفريقى ، حتى أن القنصل الفرنسى العـــام فى جدة مسيو كراجوسكى التقط خبرا نشرته صحيفة القبلة الحجازية بتـــاريخ ٣ يناير ١٩٢٣ ، مفاده أن ملك الحجاز أصـــدر أمره باصـــلاح خط سكة حديد المـــدينة / دمشق على حسابه الخاص ، ولم يضيع القنصل الوقت ، فأرسل فى نفس اليوم (٣ يناير ١٩٢٣) رسالة الى رئيس مجلس الوزراء ووزير الخارجية الفرنسية ، يخبره بهذا النبأ ، ويعلق عليـــه أهميـــة كبرى فى تيســـير سبل الحج بالنسبة للحجاج المغـــاربة ، كما أخـــذ القنصل يرسل بانتظام نسخة من صحيفة القبـــلة ، الى الحاكم العـــام الفرنسى فى الجزائر ، ليقف الأخير منها على أخبـــار اصـــلاح الخط الحجازى أولا بأول ، وقد قام رئيس مجلس الوزراء ووزير الخارجيـــة الفرنسية من جهـــة أخرى ، بارسال رسالة الى مسيو لوسيان ســـانت المقيم العـــام الفرنسى فى تونس ، وأرفق برسالته هـــذه صـــورة من رسالة القنصل الفرنسى فى جدة ، المتعلقـــة باصلاح الخط الحجازى ، حتى يمكن اتخاذ الاجراءات للاستفادة السريعة من اصلاح الخط ٠

وتدل تلك الاجراءات والاهتمـــامات التى ظهرت من قبل الحكومة الفرنســـية نتيجـــة مجرد ظهور خبر الاتجـــاه نحو اصـــلاح الخـــط الحجازى ، على مدى أهميته وحيويتـــه ، ومدى مايقدمه ذلك الخط من خدمات لحجاج المغرب الاسلامى ٠

ولعل من المفيـــد أن نذكر هنـــا نص تلك الرســـالة التى أرسلها القنصل الفرنسى فى جدة الى رئيس مجلس الوزراء ووزير الخارجيـــة الفرنسية بشأن اصلاح الخط الحجازى واعادة تسييره ٠

نص الرســالة

« من مسيو كراجوسكى قنصل فرنسا العــام فى جده الى رئيس المجلس ووزير الخارجية الفرنسية ، برقم ٣ بخصوص خط سكة حديد الحجاز » .

« جدة فى ٣ يناير ١٩٢٣ »

« لقد ظهرت فقرة فى صحيفة القبلة اليوم تعلق أن ملك الحجاز، قــد أصــدر أمره باصــلاح خط سكة حديد المــدينة / دمشق على حسابه ، وأنه يأمل أن يعود هذا الخط الى العمل بانتظام خلال الحج القــادم ، وفى برقيــة خاصــة كنت قــد أبلغت سعادتكم بالحــالة التى عليها هــذا الخط ، وكنت لا أعتقد أنه من الضرورى اعادة ذكر الخبر الذى نشرته صحيفة مكة (أى القبلة) لولا أننى أعتقــد أن له تأثيرا على افريقيا الشمالية » .

« وبنــاء على طلبكم فاننا نرسل بانتظام الى حاكم عام الجزائر نسخة من القبلة ، وهو يعتقد أن هذه المعلومة ، اذا أخذت مأخذ الجد، فانها تشجع على حج رعايانا المسلمين الذينتمنعهم حتى الآن الصعوبات والأخطار التى تحيط بزيارة قبر الرسول ، والتى بدونهــا لا تكتمــل واجبــاتهم المقــدسة » (كذا) « فاذا كان حقا سيعمل خط دمشق / المــدينة بانتظام ، فاننى أرى أنه من واجبى اخطار الادارة قبلها بوقت كاف ، حتى تتخذ الاجراءات للاستفادة منه » (٩) .

(٩) الوثائق الفرنسية بخزانة تونس :
(ادارة الشئون السياسية والاقتصادية بوزارة الخارجية الفرنسية) .
من رئيس المجلس ووزير الخارجيــة الفرنسية الى لوســيان سانت المقيم العــام الفرنسى فى تونس برقم ٢٤٨ بتــاريخ ١٩ فبراير ١٩٢٣ بشأن خط سكة حديد الحجاز ، مرفق بهــا صــورة من رسالة مسيو كراجوسكى قنصل فرنسا العــام فى جده الى رئيس المجلس ووزير الخارجية الفرنسية برقم ٣ بتــاريخ ٣ ينــاير ١٩٢٣ بخصــوص خط سكة حــديد الحجاز .

سلطات الأمن الفرنسية تمنع بعض
الحجاج الجــزائريين من أداء فريضـــــة الحج

قبل أن نغادر الحــديث عن حجاج الشـــمال الأفريقى ، نود أن نشير الى أنه توجد تحت أيدينـــا وثيقة تفيد أن سلطات الأمن الفرنسية فى الجزائر ، كانت تفـــرض حظرا على بعض المواطنين الجزائريين ، وتمنعهم من الذهاب الى مكة لأداء فريضة الحج ، الا بتصريح خاص، واذا تمكن البعض من الذهاب سرا الى الديار المقـــدسة ، وقام بأداء الفريضة ، فانه يجد الاعتقـــال فى انتظـــاره عند عودته الى الجزائر، حيث تقوم سلطات الأمن الفرنسية باستجوابه ، فاذا ثبت لديهـــا أنه ذهب الى مكة سرا ودون تصريح مسبق ، فانه توقع عليه عقوبة السجن لمدة أربعة أشهر • وغالبـــا ماكانت سلطات الأمن الفرنسية فى الجزائر تعجز عن اثبات تلك التهمة •

ويبـــدو أن هـــؤلاء الأشـــخاص الذين كانت تفرض عليهم قيود الذهاب الى مكة ، كانوا من الوطنيـــين المشـــتغلين بالسياسة ، والذين يقاومون الاحتـــلال الفرنسى للجزائر ، وأنهم كانوا حينما يذهبون الى مكة يصـــدرون التصريحات التى تندد بسلطات الاحتلال الفرنسى فى الجزائر بين جموع المسلمين ، فى هذا المؤتمـــر الاســـلامى الـــكبير ، (موسم الحج) ، وعند عودتهم بعد قيامهم بالحج سرا ، كانوا يتوقفون فى تونس ، فاذا قامت السلطات فى تونس باستجوابهم ، فان بعضهم كان لايجد صـــعوبة فى الاعتراف بذهابه الى مكة لأداء فريضة الحج، ثم عنـــدما يدخلون الجـــزائر ، وتقـــوم السلطـــات الفرنســـية فيها باســـتجوابهم ، كانوا ينكرون بشـــدة تهمـــة المخالفة الموجهة اليهم ، ويؤكدون عـــدم اصـــــدارهم أى تصريح مضـــاد ، ومن ثم تعجـــز سلطات الأمن فى الجزائر عن توقيع العقوبة عليهم لعدم وجود الدليل، الأمر الذى حدا بالحاكم العـــام فى الجزائر الى أن يرسل الى المقيم

العـــام الفرنسى فى تونس ، يشرح له الموقف على نحو ماذكرنا ويطلب منه اصـــدار التعليمات الى السلطات المختصة فى تونس ، والتى تقوم باستجواب هؤلاء الحجاج الجزائريين ، الذين يتوقفون فى تونس فى طريق عودتهم — بأن تسجل هذه الاستجوابات فى محـــاضر رسمية . وفى حالة اعتراف هؤلاء الحجاج بذهابهم الى مكة ترفق هذه المحاضر بملفات ، وترسل الى اللجنة الاستشارية للطرد والاعتقـــال بالجزائر، لتكون دليلا لدى اللجنة المذكورة فى توجيـــه تهمة المخالفة الى هؤلاء الحجاج عنـــد استجوابهم ، وبذلك يتسنى توقيع العقوبة المقررة عليهم. وفى الوقت نفسه ، أعرب الحـــاكم العـــام الفرنسى فى الجـــزائر فى رسالته الى المقيم العـــام الفرنسى فى تونس عن امتنـــانه أكثر ، اذا ماتعاونت السلطات المختصة فى تونس ، مع السلطات المختصـــة فى الجـــزائر ، وذلك باعتقـــال كل مواطن جـــزائرى يتواجـــد على أرض المقيمية التونسية ، ويكون قد اعترف بعودته من مكة ، وذلك ليسهل على السلطات فى الجزائر استجوابهم وتوقيع العقوبة عليهم (١٠) .

---

(١٠) الوثائق الفرنسية بخزانة تونس :

الادارة العامة لخدمات الأمن .

رسالة من حاكم عام الجزائر الى المقيم العـــام للجمهورية الفرنسية فى تونس برقـــم ١٧٦٨٥ بتـــاريخ ١٧ ديسمبر ١٩١٢ ، بشأن المواطنين الجزائريين الموقوفين فى تونس فى طريق عودتهم من مكة .

الفصل الثالث عشر

سكة حديد الحجاز بعد الحرب العالميــة الأولى

من سنة ١٩١٩ الى الوقت الحاضر

- تقسيم الخط الحجازى
- محاولات اصلاح الخط فى عهد الهاشميين
- القسم السورى من الخط الحجازى وحكومة الانتداب الفرنسى
- عودة القسم السورى من الخط الحجازى الى الادارة العربية
- الخط الحجازى فى المؤتمرات الدولية
- مباحثات اعادة تسيير الخط الحجازى بعد الحرب العالمية الثانية



تقسيم الخط الحجازى :

كان خط سكة حديد الحجاز فى بداية تشغيله مرتبطا باللجنة العليا فى الآستانة ، يرجع اليها فى كافــة شــئونه ، ثم طرأت على ادارته طوارىء عــديدة غيرت من أوضــاعه ، فصــارت له ادارة مستقلة ، وميزانية مستقلة عن ميزانية الحكومة باعتباره وقفا اسلاميا •

وبعد انتهــاء الحرب العالمية الأولى ، وانسحاب العثمــانيين من الشام ، ودخول جيوش الحلفاء قسم الخط الحجازى الى ثلاثة أقسام: فقــد استولت بريطانيا على قسم فلسطين ، وسلمته الى ادارة خطوط فلسطين لادارته وتشغيله ، كما استلمت الحكومة العربيــة الفيصليــة القسم السورى ، وأما القسم الثالث وهو القسم الحجازى ، فقــد ظل تحت سيطرة حكومة الحجاز الهاشمية •

وقد قسمت أيضــا منشآت الخط ومعــامله الصــناعية وآلاته ومعداته ، وأدواته الفنيــة الى ثلاثة أقسام ، حيث وضــعت القوى المسيطرة على كل قسم أيديها على مافى قســمها من منشآت وقاطرات وشاحنات ومركبات وسائر الأدوات الفنية •

ولــكن يلاحظ أن نصيب القسم الحجازى من هــذه القسمة كان قليــلا جدا ، على الرغم من أنه أطول مسافات الخط ، ذلك أن معظم عمليات التخريب التى وقعت أثنــاء الحرب كانت جنوبى عمــان ، أى كانت فى معظمها داخل القسم الحجازى الذى خــربت معظم جسوره ومحطاته ومعــداته ، ومن ثم فان جميع مابقى سليما على طول هــذا القسم من المنشآت والشاحنات والعربات وشاحنات البريد ، وتم وضع اليد عليها لايكاد يذكر وأكثره مخرب ، اذا ماقورن بما استولت عليــه

سوريا وفلسطين ، وذلك بسبب تعرض هذا القسم لهجمات الثـائرين ، وتخريبهم طوال فترة الحرب (١) .

محاولات اصلاح الخط فى عهد الهاشميين :

قبل أن نتحدث عن محاولات اصـلاح الخط الحجازى وتسييره بعد العمليات التخريبيـة التى لحقت به أثنـاء الحرب العالمية الأولى يجدر بنـا أن نشير بصـورة عامة الى الحالة التى كان عليها الخط ابان انسحاب العثمانيين ، ودخول جيوش الحلفاء الى الشام ، فقد كان الخط فى مجمله — رغم التخريب الذى لحق به — تام الأجزاء من حيث وضعه الأساسى ، حيث انحصرت عمليات التخريب فى الجهات البعيـدة عن العمران فيما يلى عمـان جنوبا بعـدة محطات ، وأيضا يكاد ينحصر التخريب فى الجسور والمحطات والمصـانع والمستودعات ، وغير ذلك من المبـانى والأماكن التى كان يسهل نسفها ، أما القضبان الحـديدية فقد ظلت سليمة فى جملتها ، باستثناء نقـاط قليـلة يسهل اصـلاحها وتشييدها ، أما عن الآلات والأدوات والقاطرات والمركبات والشاحنات وغير ذلك من وسائل تعمير الخط ووسائط تسييره ، فقـد بلغت — رغم مالحقها من تدمير — درجة من الجودة ينـدر وجود نظيرها لدى أغنى الشركات فى الأقطار التى خاضت غمـار الحرب العالمية الأولى طوال تلك المـدة (٢) . هـذه كانت حالة الخط عند انسحاب العثمانيين من الشام ودخول جيوش الحلفـاء ، وهى حالة — لاشك — جيدة تغـرى المسئولين ببذل المحاولات لاصلاح الخط .

---

(١) محمد كرد على — المصـدر السابق ، حـ٥ صص ١٨٠ — ١٨٢ .
، وانظر : حسين بن محمد نصيف : ماضى الحجاز وحاضره ، الجزء الأول ، الطبعة الأولى ١٣٤٩ هـ (لم تذكر دار النشر ولا المـدينة التى نشر فيها) ص ٢٠٢ .

(٢) محمد كرد على — المصدر السابق ، حـ٥ صص ١٨٠ — ١٨١ .

ففى عهد الحكومة العربيــة الفيصلية فى دمشــق ، حاولت تلك الحكومة اصلاح الخط ، فأنشأت مديرية عامة له ، قامت ببذل الجهود لاصــلاحه ؛ وعلى الرغم من قلة الموارد المالية الــكافية لهذه الغاية . فقــد استطاع الفنيون فى ادارة الخط أن يتموا عملية اصــلاحه ، وان كانت بصــورة سطحية ، هى أشبه بالترميم لضعف الامكانات ، وقــد وصل القطار من المــدينة المنورة الى دمشق لأول مرة بعد الحرب فى أواخر سنة ١٩١٩ م ، وقد استقل هــذا القطار الأمير على بن الحسين (الملك على فيما بعد) أثنــاء زيارته لأخيه فيصل فى دمشق ، ولــكن سير القطار لم يكن منتظما بعد ذلك ، لعدم اتمام عملية الاصلاح بصورة فنية تبعث على الطمأنينة ، وبقى الحال على ذلك ؛ حتى سقوط الحكومة الفيصلية فى سوريا ، ودخول الجيش الفرنسى اليها (٣) .

والجدير بالذكر أن الفرنسيين عندما دخلوا دمشق فى يوليو سنة ١٩٢٠ ، تركوا ادارة الخط تسير على ماكانت تسير عليه فى عهد الحكومة العربيــة الفيصلية حتى مارس سنة ١٩٢٣ ثم أحالوا ادارته الى شركة دمشق / حمــاه الفرنسية (٤) . وبذلك يكون القسم السورى من الخط الحجازى قــد انفصل تماما عن بقيــة الخط ؛ وأصبحت تديره ادارة فرنسية خالصــة ، وسوف نتحدث بعــد قليل عن هذا القسم السورى تحت الانتداب الفرنسى ، أما القسمان الآخران الأردنى والحجازى ؛ فقد بقيا فى حوزة الأسرة الهاشمية .

وفى سنة ١٩٢٢ م جرت محاولة اصــلاح ثانية للخط الحجازى ؛ فقــد أراد الملك حســين بن على ملك الحجــاز تعمير الخط ليتسنى له استثماره ، ويصل مملكته بامارة ولده الأمير عبد الله فى شرق الأردن ، فأمر بتأليف لجنــة يعهد اليها النظر فى شئون الخط وعمل الترميمات

---

(٣) وجيه الخيمى — المرجع السابق ، صص ١٢٩ ، ١٣٠ .

(٤) محمد كرد على — المصدر السابق ، حـ٥ ص ١٨٢ .

اللازمة ، فباشرت اللجنـــة عملها فى شرق الأردن أولا ، وأرسل اليها الملك حسين أربعـــة آلاف جنيه مصرى للترميمات الضرورية فقط ، حيث قامت بالفعل باصــــلاح الجسور والمنافذ ، واستمرت اللجنة فى عملها الى أن أتمت اصــــلاح الخط الى المــدينة المنــورة ، غــير أنه لم يكن اصــــلاحا جــذريا ، وانما كان على صورة مؤقتـــة نظرا لقلة الأموال المخصصة لذلك ، فقــد انحصرت الموارد المــالية لاصــــلاح الخط فى الاعانات الاجبـــارية التى كانت تستقطع من رواتب الموظفين ، وكذلك من واردات الطوابع الحجازية ، التى كانت تستوفى داخل المنطقة لهذا الغــرض ، وقــد بلغت جمــلة هــذه الموارد التى جمعت خلال مدة اصــــلاح الخط أربعـــة آلاف جنيه ، بالاضـــافة الى الأربعة آلاف التى خصصها الملك حسين لهذا الغرض ، فصـــار المجموع ثمانية آلاف جنيه مصرى ، فى حين أن الترميمات والاصـــلاحات الضرورية ، كانت تحتاج الى ١٠٠ ألف جنيه على الأقل ، ليعود الخط الى سيرته الأولى .

وقــد بدأ سير الخط رسميا بعــد اتمام اصــلاحه ، فسارت عليه القطارات التى نقلت خلال تلك الفترة الوجيزة — منذ استئناف ســيره الى ضم الحجاز الى الحكم السعودى — أكثر من أربعة آلاف زائر الى المــدينة المنورة ذهابا وايابا ، وقــد بلغت واردات الخــط من الزوار وعمليات النقل التجارى أربعين ألف جنيه [٥] .

على أن الخط رغم اصـــلاحه فى عهد الملك حسين بن على لم ينتظم سيره لمدة طويلة ، فقــد كان لايمكنه السير ليلا لخراب قضبانه وضعف عدته ، بالاضـــافة الى عدم وجود الفنيين المــاهرين الذين يكفلون له الصيانة المستمرة ويتعهدونه التعهد التــام ، ومن ثم فقد تقهقر الخط الى الوراء فى عهد الملك على بن الحسين ملك الحجاز ، ولم يعد يصلح

---

(٥) محمد كرد على — المصدر السابق ، حـ٥ صص ١٨٢ — ١٨٣ .
، وجيه الخيمى — المرجع السابق ، ص ١٣٠ .

للسير الا بعد تجديد صيانته ، ولقد سافر القطار فى عهده مرة واحدة من معان الى المـــدينة المنورة ، حاملا بعض الجند والمواد التموينيـــة أثنـــاء حصار الأمير محمد بن عبد العزيز آل سعود للمدينة المنورة عام ١٩٢٥ ، لاجبارها على التسليم ، فأرسل اليهـــا الملك على بن الحســـين الامدادات التموينيـــة لتقاوم الحصـــار ، ولـــكن نفاذ المـــال والطعام ألجأ المـــدينة الى التسليم ، ففتحت أبوابهـــا للأمير محمد نجل سلطان نجد صباح يوم السبت ١٩ جمادى الأولى سنة ١٣٤٤هـ/١٩٢٥م (٦) •

وعندما انضمت العقبة ومعان الى شرق الأردن عام ١٩٢٥ تسلمت ادارة خطوط فلسطين الخط الحجازى حتى المـــدورة عند الـــكيلو ٥٧٧ جنوبى دمشق ، ليـــدار مع القسم الفلسطينى من الخط (٧) ، وبما أن طول الخط الأصلى من دمشق الى المـــدينة المنورة هو ١٣٠٢ كيلومترات فقد أصبح القسم الحجازى من الخط يبلغ طوله ٧٢٥ كيلومترا •

القسم السورى من الخط الحجازى

وحكومة الانتـــداب الفرنسى

سبق أن ذكرنا أن الفرنسيين دخلوا دمشـــق فى تموز (يوليو) ١٩٢٠ ، وأنهم فى البـــداية تركوا ادارة الخـــط الحجازى تســـير على ماكانت عليه فى عهد الحكومة الفيصلية حتى مارس ١٩٢٣ ، ثم منحوا شركة سكة حـــديد دمشق/حماه وتمديداتهـــا الفرنسية حتى التصرف بالقسم الداخلى ضمن الحـــدود السورية من الخط الحجازى ، وذلك بمقتضى اتفـــاق تم عقـــــده ، بين الشركـــة وبين حكومة الانتـــداب الفرنسى ، بدعوى أن فى ذلك تعويضـــا لها عن خسائر زعمت الشركة

---

(٦) حسين بن محمد نصيف — المرجع السابق ، حـ١ ص‌ص ٢٠٠ ، ٢٠١ ، ٢٠٢ •

(٧) محمد كرد على — المصدر السابق ، حـ٥ ص ١٨٣ •

أنهـا تكبدتها خلال الحرب المـاضية ، وذلك عنـدما وضـعت الدولة العثمانية يدها على خطوط هذه الشركة مدة الحرب .

والجدير بالذكر أن هـذا التصرف — من قبل حكومة الانتـداب الفرنسى — قـد قوبل بمعارضـة شديدة ، من جميع سكان البـلاد ، وذلك على أساس أن السكة الحجازية وقف اسلامى مسجل فى المحاكم بهـذه الصفة ، فلا يجوز لحكومة الانتـداب أن تعطى لنفسها صلاحية التصرف فيـه هذا من جهة ، ومن جهة أخرى فان الخسائر التى لحقت بشركة سكة حـديد دمشق/حماه الفرنسـية ، بسبب وضـع الدولة العثمانية يدها عليها ابان الحرب ، لايجوز تعويضها الا بالقواعـد التى قررها مؤتمر الصلح مع الدولة العثمانية عقب الحرب ، ذلك أن مؤتمر الصلح هو وحده الذى يحق له النظر فى تعويضـات أضرار الحرب ، وأما هذا الوقف الاسـلامى الذى سجلت به ملكية سكة حديد الحجاز فى المحاكم ، فلم يرتكب ذنبا ولا جـريرة حتى يكون هو الضحية التى تستخلص منها تلك التعويضات (٨) .

ولـكن على الرغم من وضوح الحق فى تلك القضية ، فقد ضربت الشركة وحكومة الانتداب باحتجاجات السكان عرض الحائط ، واستمرت تلك الشركة الفرنسية فى استثمارها للخط الحجـازى ومعـداته داخل الحـدود السورية لحسابها ، وقـد جنت من وراء ذلك أرباحا طائلة ، ذلك أن هذا القسم من الخط يمتد من دمشق الى حدود فلسطين ، حيث ينتهى فى حيفـا ، ويمتـد فى جنـوب دمشق الى حوران حتى شرق الأردن ، وقطاراته تسير فى تلك المنـاطق العامرة بالسكان وبالخيرات حيث الحركة والعمل ، فتحقق موارد لايستهان بهـا ، فاذا أضـفنا الى ذلك أن سكة حـديد الحجاز كان مركزها الأعظم دمشق ، وكانت

---

(٨) محب الـدين الخطيب — مقـال عن سـكة الحجاز الحديدية ، مجلة الفتح بالقاهرة العدد ٨١٨ ، المحرم ١٣٦٤ هـ ص ١٥ .

لها فى ضـــاحيتها الجنوبية « القـــدم » ورش ومصـــانع غنيـــة جـــدا بأحـــدث الآلات والمعـــدات ، هـــذا فضـــلا عن القـــاطرات والعربات والشاحنـــات والمنشآت ، وأن كل هـــذه المعـــــدات والمنشـــآت على اختلافها ، كانت تستخدم — أو ان شئت قل تستنزف — فى أعمـــال ولحساب تلك الشركةالفرنسية بلا رقيب ولا حسيبمدة احدى وعشرين سنة (٩) — اذا علمنا ذلك أدركنا مدى ماحققته تلك الشركة من أرباح طائلة ، بفضل هـــذا الاتفـــاق — وان شئت القول التواطؤ — الذى تم بين حكومة الانتداب الفرنسى وشركة سكة حديد دمشق / حمـــاه الفرنسية سنة ١٩٢٣ •

عودة القسم السورى من الخط الحجازى الى الادارة العربية :

وفى سنة ١٩٤٤ م وعنـــدما أخذت شئون سوريا يوضع الواحد منها بعد الآخر فى نصابه ، أصـــدر البرلمـــان السورى قرارا بمطالبـــة شركة سكة حديد دمشق / حماه الفرنسية بفسخالاتفاق المعقود بينها وبين حكومة الانتـــداب الفرنسى ســـنة ١٩٢٣ ، وتسليم ماتحت يدها من هـــذه الأمانات الى الادارة الشرعيـــــة التى كانت تتولى ذلك من قبـــل (١٠) •

وهكذا عاد الحق الى أصحابه ، وعادت ادارة القسم السورى من الخط الحجازى الى سابق عهدها ادارة اســـلامية عربية ، بعد اغتصاب واستنزاف استمر مايقرب من ربع قرن من الزمن •

هـــذا وقـــد قام السيد عبد الوهاب المالكى المدير العـــام للخط الحجازى فى ســـوريا ، بزيارة لمصـــانع الخط الحجازى الموجودة فى ضـــاحية القدم جنوب دمشق ، وبعـــد أن تفقـــد أحوال العمل فى تلك

---

(٩) المصـــدر السابق ، ص ١٥ •

(١٠) محب الدين الخطيب ، المصدر السابق ، ص ١٥ •

المصـــانع ، ألقى خطبـــة رائعة على موظفى هذه المصانع وعمالها ، أثنى فيها على التقدم الذى شاهـــده فى أعمالها ، وحلول النظام فى العهد العربى الجـــديد محل الفوضى التى كانت متفشية فى أعمال ادارة هذا الخط ، عندما كانت تحت الادارة الفرنسية ، كمـــا ألمح الى النجـــاح والأرباح التى تحققت فى العهـــد الجـــديد ، بعد العجز الـــكبير فى ميزانيـــة الخط على عهد الفرنسيين ، ثم أعلن أن ادارة الخط الحجازى — تقـــديرا منها لمـــا تحقق من تقـــدم ونجاح — قررت صرف مكافأة اضافية لعمالهـــا وموظفيهـــا ، وذلك من أرباح الخط الحجازى ، دون الالتجاء الى خزينة الحكومة السورية .

وكان مما قاله — المدير العـــام للخط الحجازى — فى خطبتـــه : « ان القائمين على ادارة الخط الحجازى ، لا يملأ عيونهم ماحصـــلوا عليه من نجاح ، بل ان هدفهم الحقيقى اعادة مد الخط الحـــديدى من الوطن السورى الى الوطن الحجازى الشـــقيق ، تيســـيرا للحج على اخواننا سكان الأقطار العربية والاسلامية ... » .

وفى نهاية خطبتـــه دعا المـــدير العام للخط الحجازى العمال الى الاخلاص فى العمل ، وحب الوطن لأنه جدير بهـــذا الحب والاخلاص ، فهو وطن ترفرف عليـــه راية العزة والفخـــار ، كما دعاهم الى البـــذل والعطاء والتضـــحية فى ســـبيل رفعـــة وطنهم ، فهم مدينـــون له ، وتتضـــاءل كل التضحيات أمام مايفيض به عليهم من الخـــيرات ، وما يشملهم به من العزة القومية .

ثم حثهم على التمسك بأهـــداف دينهم الحنيف والتذرع بالأخلاق الحميدة والسيرة الحسنة ، « فما خاب من التجأ الى الفضيلة ، وابتعد عن الرذيلة » ، كما حثهم على الترابط والمودة فيما بينهم ، وعدم افساح المجال للدســـاسين والنمامين ، الذين لا هم لهم ســـوى السعى بينهم

لتضــليلهم ، والاســاءة الى وطنهم ، ثم تمنى لهم دوام التوفيق فى عملهم [١١] .

الخط الحجازى فى المؤتمرات الدوليــة

عندما عقــدت معاهدة لوزان بين تركيا والحلفاء فى سنة ١٩٢٣، لم يقرر المؤتمر شــيئا بالنســبة لمصــير الخط الحجازى ، وذلك لأن الفرنسيين والانجليز كانوا متفقين على تأليف لجنــة عليا من المسلمين يكون مقرها المــدينة المنورة ، وتــكون مهمتها النظر فى شئون الخط والعمل من أجل اصــلاحه .

على أن تلك المعاهــدة التى عقدت بين تركيا والحلفاء فى لوزان، قــد نصت على عقــد مؤتمر فى الآستانة يتألف من ممثلى الدول التى انفصلت عن تركيا ، ومن ممثلى مجلس الديون العــامة ، وذلك لمعرفة موارد تلك الدول ، توطئــة لمعرفــة امكانية اسهامها فى تســديد تلك الديون ، والأقساط التى تخص كلا منها .

وفى عام ١٩٢٤ عقد هذا المؤتمر فى الآستانة ، وحضره مندوبون عن المنــاطق المنفصلة عن تركيا ، وعند تعيين مقادير الموارد والأقساط السنوية ، تقرر تقسيم الخط الحجازى وتجزئته، واعتبار كل قسم ملكا للمنــاطق التى يجتازها هــذا الخط [١٢] . وقــد تأيد هذا التقسيم بقرار التحكيم الصادر فى ١٨ ابريل ١٩٢٥ على يد الأستاذ السويسرى أوجين بورل (Eugene Borel) الذى عينتــه عصــبة الأمم [١٣] .

---

(١١) انظر : محب الدين الخطيب فى مقال آخر عن ســكة الحجاز الحديدية فى مجلة الفتح بالقاهرة ، العدد ٨٣٥ ، جمادى الآخرة ١٣٦٤ هـ ص ٩ .

(١٢) محمد كرد على — المصدر السابق ، حـ٥ ص ١٨٣ .

(١٣) Zaidi. H ، مرجع سبق ذكره ، ص ٣٣٦ .

كما أقر المؤتمر مبدأ اعتبـار موارد الخط الحـديدى الحجـازى على النسبة الـكيلومترية ، لا على نسبة ماتستفيده كل مقاطعـة من الخط الذى يمر منها .

على أننـا اذا علمنا أن أطول مسافـة من الخط الحجازى وهى (٧٢٥ كيلومترا) تقع داخل أراضى حكومة الحجاز ، من المـدورة الى المـدينة المنورة ، بعـد الحاق معان والعقبـة بشرق الأردن ، واذا علمنا أن هـذه المسافة هى التى لحقها معظم عمليات التخريب والتدمير أثنـاء الحرب ، وأنها فضـلا عن ذلك قليلة المعـدات الصالحة للعمل، وتحتـاج الى مبالغ طـائلة لاصـلاحها واعادتها للتشغيل ، لـكى تدر دخلا للحكومة الحجازية ، اذا علمنا كل ذلك أدركنا مدى الحيف الذى لحق بحكومة الحجاز من جراء ذلك التقسيم ، وأدركنا أيضا مدى فساد ذلك المبدأ الذى أقره الحكم الدولى .

ولذلك فانه عنـدما عقد مؤتمر باريس فى أول يوليو سنة ١٩٢٥ ، تنفيـذا للمادة ١١٨ من معاهـدة لوزان ، والتى تقضى بعقده بعـد مرور شهر من صدور حكم الحكم الدولى الذى عهدت اليه عصبة الأمم النظر والحكم فى اعتراضـات الدول ذات العـلاقة بالديون العثمانية العـامة — عندما عقـد هـذا المؤتمر ، وحضرته الدول ذات العـلاقة بالديون ، أرسلت الحكومة الحجازية منـدوبا عنهـا للاحتجاج ، على مالحق مملـكة الحجاز من ظلم ، بسبب اقرار هـذا المبـدأ فى توزيع الديون (١٤) .

مما سـبق يتضـح لنـا أن الخط الحجازى ، لم يحظ باهتمـام المؤتمرات الدولية بهـدف اصـلاحه ، والعمل على اعادته الى سيرته الأولى ، لـكى ينتفع به المسلمون ، فى أداء مناسك الحج ، وانما كان

---

(١٤) محمد كرد على — المصدر السابق ، ح٥ ص ١٨٣ .

اهتمام هؤلاء الاستعماريين به من منطلق أخــذه فى الاعتبــار كمرفق حيوى ، يدر دخلا على المنــاطق التى يمر فيهــا عند تقسيم الديون العثمانية وتوزيع أقساطهــا على الدول التى انفصلت عن تركيا بعــد الحرب العالمية الأولى ، بل اننــا نجد أن الاتفاق الذى كان بين انجلترا وفرنسا على تشكيل لجنة ادارية عليا من المسلمين يكون مقرها المــدينة المنــورة للنظر فى شــئون الخط الحجازى ، والعمــل على اصــلاحه — كما سبق أن أشرنا — هــذا الاتفاق لم يظهر له وجود فى ساحــة الواقع وفى ميــدان العمل .

بل والأدهى من ذلك أنه عنــدما ارتفعت أصــوات المسلمين ، عن طريق اللجــان والأفراد ، مطالبــة باعادة الخط الحجازى الى العمل نظرا لمــا له من فوائد معنوية دينيــة للمسلمين عامة ، ومادية للدول التى يمر الخط فى أراضــيها ، واهتمت الدول ذات العــلاقة بالخط ، ودعت الى عقــد مؤتمر حيفــا (٦ أغسطس ١٩٢٨) ، عملت انجلترا وفرنسا على اخفــاق هــذا المؤتمر ، وعدم الخروج منــه بقــرارات ايجابيــة ، لاصــلاح الخط واعادة تسييره ، ففى أثناء انعقاد المؤتمر ، طلب الجانب السعودى — الذى كان يمثله الســيدان : خالد الحكيم وعبد الله الدملوجى — بوقفيــة الخط الحجازى للعالم الاســلامى واعتبــاره وحدة كاملة يمتلكها العالم الاسلامى أجمع ، لأنه فى الواقع من عمل المسلمين الذين أسهموا فى بنــائه ، ولأن الغاية الأساسية منه تسهيل وتيسير السبل أمام المسلمين الراغبين فى أداء فريضة الحج .

هــذا المطلب السعودى — كما نرى — هو عين الحق والصواب ، ولــكن متى كان الاســتعمار يعمل على جمع كلمــة المسلمين ؟ ، وهل نسيت انجلترا وفرنسا أن خط سكة حديد الحجاز كان هو الواقع العملى المجسد لحركة الجامعة الاسلامية ، التى دعا اليها السلطان عبد الحميد بهدف تقليم أظافر الغرب الاستعمارى ؟؟ .

وأمام اصرار الجانب السعودى على مطلبه ، رفض المندوبان الانجليزى والفرنسى هذا المطلب العادل ، وانفض المؤتمر دون أن يتوصل الى شيء (١٥) .

وفى نوفمبر ١٩٢٨ تلقت اللجنة الدائمة للانتداب عرائض من بعض مسلمى الشام وشرق الأردن ، يلتمسون فيها ، احالة الاشراف الكامل على الخط الحجازى وتشغيله الى لجنة اسلامية ، ولكن الدوائر الاستعمارية رفضت هذا الملتمس ، واستجابة لتلك الرغبات الاسلامية ، فقد تبنى المؤتمر الاسلامى الذى عقد فى بيت المقدس سنة ١٩٣١ هذه القضية ، وكرر تلك المطالب التى طالبت بها العرائض السابقة دون جدوى (١٦) .

وفى عام ١٩٣٤ عقد مؤتمر آخر ، تقرر فيه العمل على اصلاح الأقسام المخربة من الخط ولكن لم تظهر أى نتيجة لمقررات هذا المؤتمر (١٧) .

وفى عام ١٩٣٨ رغبت بريطانيا فى كسب ثقة الملك عبد العزيز آل سعود بالنسبة للموقف الذى كان قائما فى فلسطين ، فأبدت بريطانيا أستعدادها للاسهام فى نفقات اصلاح الخط الحجازى فى القسم السعودى ، واقترحت عقد مؤتمر فى السنة التالية لتدارس تلك المسألة ، ولكن نشوب الحرب العالمية الثانية (سنة ١٩٣٩) لم يترك فرصة لانعقاد ذلك المؤتمر (١٨) .

---

(١٥) د. محمد حسين هيكل — المرجع السابق ، ص ٤٧١ .
، وجيه الخيمى — المرجع السابق ، ص ١٣٠ .
(١٦) Zaidi. H — المرجع السابق ، ص ٣٣٦ .
(١٧) د. محمد حسين هيكل — المرجع السابق ، ص ٤٧١ .
، وجيه الخيمى — المرجع السابق ، ص ١٣٠ .
(١٨) Zaidi. H — المرجع السابق ، ص ٣٣٧ .

مباحثــات اعادة تسيير الخط الحجازى
بعد الحرب العــالمية الثانيــة

على الرغم من تعطل الخط الحجازى خاصة فى القسم السعودى فترة طويلة ، الا أن الأمل كان — وما يزال — يراود العرب والمسلمين فى اعادة تسييره الى الأراضى المقــدسة ، بل وبنــاء الأجزاء التى لم يتم بنــاؤها ، وذلك بتمديده الى مكة المــكرمة عاصــمة الاســلام ، وبربطه بخطوط فرعية مع السواحل ، كمكة المــكرمة بجدة ، والمــدينة المنورة بينبع ، ومعان بالعقبــة ، حتى يصبح بفروعــه المتــدة الى سواحل البحر الأحمر والمتوسط مصــدر انعاش لحركة التجــارة فى المنــاطق التى يمر بهــا ، ومصــدر اشــعاع عمرانى وحضــارى فى الصحارى والسهول العربيــة ، فضــلا عن الخــدمات التى يقــدمها لضيوف الرحمن القادمين الى الأراضى المقدسة لأداء فريضة الحج (١٩)

ولقد كانت آمال المسلمين معقودة على حكمة العــاهل السعودى الملك عبد العزيز آل سعود ، وصــائب نظره ، وسديد رأيه ، فى أن يتم ربط المــدينتين المقدستين (مكة المــكرمة والمدينة المنورة) بخط حديدى ، كى يخفف عن حجاج بيت الله الحرام ، مايلاقونه من مشقة السفر وبعد الشقة ، وأن يتعــاون مع الدول الشقيقة ، ذات العلاقة بالخط الحجازى لاعادة تسييره (٢٠) ، ولــكن لم يكن هناك أمل فى أن تحظى تلك الآمال باهتمام المحتلين الغاصبين •

على أن الظروف السياسية قد أصبحت مواتيــة ، بعد أن وضعت الحرب العــالمية الثانيــة أوزارها سنة ١٩٤٥ ، وتقرر استقلال سوريا

---

(١٩) محمد كرد على — المصدر السابق ، حـ٥ ص ١٨٤ •

(٢٠) يوسف عبد الرزاق — معــالم دار الهجرة — مرجع سبق ذكره ص ٣٠١ •

ولبنـــان ، وقامت جامعة الدول العربيـــة كمنظمـــة عربيـــة يسهل من خلالها اجراء المباحثات اللازمة لاعادة الخط ، وقـــد كان فقـــد دعت الجامعة العربيـــة الى مؤتمر للمواصـــلات ، وتم عقـــده فى صـــوفر بلبنـــان بتـــاريخ ١٩٤٦/٨/١ م ، وقـــد انتهى المؤتمر بتكليف الدول العربيـــة ذات العلاقة بالخط الحجازى ، بدراسة أحواله والاتفاق على اعادة تسييره ، فسارعت الدول الثلاث المعنيـــة وهى السعودية والأردن وسوريا بتلبيـــة الدعوة ، وعقد الاجتماع فى دمشق بتاريخ ١٨ ابريل ١٩٤٧ م ، وقـــد تمخض هذا الاجتماع عن ابرام اتفاق جاء فيه :

أولا — يعتبر الفرقاء الذين يمر الخط فى أراضيهم بأن هذا الخط وقف اســـلامى تجرى المحافظة عليه كما تجرى المحافظة على الأوقاف الاســـلامية .

ثانيا — ان الخط بفروعه وتمـــديداته هو وحـــدة كاملة غير قابلة للتجزئة .

ثالثا — على الفرقاء الذين يمر الخط بأراضيهم ، أن يعيدوا للخط جميع مايعود له من حقوق وممتلكات (٢١) .

كما تم الاتفـــاق على تأليف لجنـــة ثلاثيـــة تقوم بالـــكشف على الأقسام المخربة من الخط وتقـــديم تقرير شـــامل عن الخط بأكمله . والجدير بالذكر أن اللجنة المذكورة قـــد دعت حكومة فلسطين للاشتراك فى اللجنة والاسهام فى عملها (٢٢) .

وقـــد توالت اجتماعات اللجنة المذكورة خلال عامى ٤٧—١٩٤٨م،

---

(٢١) سعيد الافغانى — المرجع السابق ، ص ٨٥ .

(٢٢) دعيت حكومة فلسطين للاشتراك فى أعمال اللجنة ، لأن للخط الحجازى أملاكا هامة فى فلسطين ، اهمها ميناء حيفا وينابيع الحمة المعدنية، فضلا عن الخط الحديدى فى فلسطين التابع للخط الحجازى .

حيث قامت هيئـــة فنيـــة خلال هذه الفترة بالـــكشف على الخط ، وعمل الدراسات اللازمة لاصـــلاحه ، ووضعت تقريرا مسهبا تضمن ذلك ،كما تضمن التقديرات الأولية لنفقـــات الاصـــلاح ، والتى قدرت بمبلغ ١٥ مليون ليرة سورية ، يمكن تخفيضها الى نحو ١١٫٤ مليون ليرة ســـورية تقسم على النحو التـــالى :

— ٣٫٥ ملايين ليرة سورية نفقـــات اصـــلاح الخط فى المملـــكة الأردنية الهاشمية •

— ٧٫٩ ملايين ليرة ســـورية نفقـــات اصـــلاح الخط فى المملكة العربية السعودية •

هذا وقـــد قبلت سوريا مبدأ المساهمة فى دفع تكاليف الاصلاح، ايمانا منها بالروابط الأخوية مع القطرين العربيين الاردنى والسعودى• وقـــد أوشك العمل أن يبـــدأ فى اصـــلاح الخط ، الا أن كارثة فلسطين التى حلت بالعرب جميعا ، أوقفت العمل حتى عام ١٩٥٣ م (٢٣) •

وفى أبريل سنة ١٩٥٣ قام الأمير سعود بن عبـــد العزيز (الملك سعود فيما بعد) بزيارة سوريا قبل وفاة والده الملك عبد العزيز ببضعة أشهر ، فقـــابلته بعض الوفود والهيئـــات طالبة منه العمل على أعادة الخط الحجازى الى العمل مرة أخرى ، كما عقـــد فى الفترة من ٧—١٠ مايو من نفس السنة فى دمشق مؤتمر الغرف الاقتصـــادية العربية ، وقـــد اتخذ هذا المؤتمر عدة قرارات ، من بينها قرار يناشد الحكومات العربيـــة الثلاث المعنيـــة بالخط بسرعة العمل على اعادة تشغيل الخط الحديدى الحجازى •

وتلبية لهذه النداءات وتلك الرغبات ، عادت الاتصالات بين الدول الثـــلاث انتهت بالاتفـــاق على عقـــد اجتماع فى الرياض ، تم فيـــه

(٢٣) وجيه الخيمى — المرجع السابق ، صص ١٣٠ — ١٣١ •

الاتفـاق على احيـاء اتفاقيـة عام ١٩٤٧ والسير بمقتضاها ، وقـد صـدر فى نهاية هـذا الاجتماع (بروتوكول رقم ١) فى ٢٤ ينـاير ١٩٥٤ يعرض على الحكومات الثلاث لابداء الرأى بشأنه ، وقد جاء فى ملحق مادته الرابعة :

١ — ان شركة الخطوط الحديدية الحجازية المعروفة باسم الخط الحديدى الحجازى ، بسائر فروعه وتمديداته وحقوقه ومنشآته ، سواء أكانت تحت اشراف حكومات الدول الثلاث الموقعـة على هذا النظام ، أم خارجة عن هـذا الاشراف فى الوقت الحاضر (يريد مافى فلسطين المحتلة)— وقف اسـلامى • وقـد اتفقت الحكومات الموقعـة على هـذا النظام ، على اعتبـار هـذا الخط مؤسسة دولية ذات شخصية حقوقيـة واسـتقلال مالى ، وعلى اسـناد ادارته الى مجلس ادارة دولى يؤلف على الوجه المبين فى المادة الثانية من هذا النظام •

٢ — يتألف المجلس من عضـوين من كـل حكومة من الحكومات الثلاث الموقعة على هذا النظام ، ومن المدير العام (٢٤) •

كما تقرر فى هذا الاجتماع مايلى :

(أ) اعادة الـكشف على الخط من جـديد ، لأن التخريب يزداد مع الأيام •

(ب) تشكيل لجنـة تنفيـذية خلال شهر ، تكون مهمتهـا العمل على تنفيذ الاصلاح المطلوب (٢٥) •

وفى ١١ أكتوبر ١٩٥٤ تم الاتفاق على بروتوكول رقم ٣ — الذى ينص ملحقـه الرابع على الحقـوق والامتيـازات التى للخط بموجب

(٢٤) سعيد الأفغانى — المرجع السابق ، ص ٨٦ .

(٢٥) وجيه الخيمى — المرجع السابق ، ص ١٣١ .

الفرمانات السلطانية ، التى حددت أوقاف الخط فى مختلف البلدان ، والتى يجب المطالبة بها ، وقد جاء فيه :

أما الامتيازات وحقوق الخط فهى مبينة فيما يلى مع الاشارة الى وثائقها :

أولا — امتياز انشاء واستثمار مرفأ وأرصفة مدينة حيفا (هى اليوم داخل فلسطين المحتلة) بموجب الفرمان السلطانى المؤرخ فى ١٧ رمضان ١٣٣١هـ / أغسطس ١٩١٣م ٠

ثانيا — امتياز تملك واستثمار حمامات فى محطة « الحمة » (وهى اليوم داخل فلسطين المحتلة) بموجب الفرمان السلطانى المؤرخ فى ٥ جمادى الآخرة ١٣٢٢هـ / أغسطس ١٩٠٤م ٠

ثالثا — امتياز استثمار كافة الشلالات الواقعة على مسير الخط الحجازى ، وعلى مسافة ٦٠ كيلومترا بموجب الادارة السلطانية على مسير الخط الحجازى ، وفى حوالى (عمان) بموجب الفرمان السلطانى المؤرخ فى ٢ رمضان سنة ١٣٢٢هـ / نوفمبر ١٩٠٤ م ، وكتاب الصدارة العظمى تاريخ ٥ منه ، ومنع التحرى على المعادن قرب حدود الخط الحديدى الحجازى ٠

رابعا — منع بيع الأرضين المجاورة للخط الحديدى الحجازى ، (١٠) كيلومترات ، من كل جهة من الخط ، بموجب كتاب الصدارة العظمى رقم ٥٧ سنة ١٣٢٦هـ / ١٩٠٨م ٠

خامسا — منح أملاك شركة (الداليجانس) وطريق شوسة (دمشق / بيروت) الى الخط الحجازى بموجب الارادة السلطانية فى ٢٣ من رجب ١٣١٩هـ / أكتوبر ١٩٠١م ٠

سادسا — امتياز استثمار الأشجار المدعوة (تشيرميثا) فى البانيا ، بموجب الفرمان السلطانى فى سنة ١٣٢٢هـ / ١٩٠٤ م ٠

سابعا — امتياز استثمار معـــادن الفحم الحجرى والحـــديد فى ولاية أدنة (فى تركيا) ، بموجب الفرمان السلطانى المؤرخ فى ٢٧ من شوال ١٣٢١هـ / ديسمبر ١٩٠٣م (٣٦) .

وبالاضافة الى هـــذه البروتوكولات ، فقد كانت هناك أمور ثلاثة نحتاج الى المزيد من البحث والدراسة وهى :

— تقرير تمويل المشروع .

— تعيين وتوزيع نسبة العجز فى موازنة الخط الموحد على الدول الثـــلاث .

— وضع الخط فى سورية ، والفـــائدة التى تعود على ســـورية من توحيده ، ومن اعادته الى العمل .

ولـــكن على الرغم من كل تلك الجهود التى بذلت فى سبيل اعادة تسيير الخط وتوحيده ، الا أن الظروف السياسية لم تلبث أن تقف من جـــديد عقبـــة فى طريق التنفيذ ، فقد حدث انقلاب على حكم أديب الشيشكلى فى سوريا فتوقف المشروع (٣٧) .

وفى ٢٠ ينـــاير ١٩٥٥ م تم عقـــد مؤتمـــر فى الرياض لوزراء المواصـــلات فى الدول الثلاث ذات الصلة بالخط ، وقـــد حضر المؤتمر الى جانب الوزراء أعضـــاء اللجنـــة التنفيذية التى سبق تأليفها لمباشرة تنفيـــذ اصـــلاح الخط ، وقـــد كان انعقـــاد ذلك المؤتمـــر بدعوة من الملك سعود بن عبد العزيز ، تلبيـــة لنـــداءات الهيئـــات الاسلامية ، ومناشدتها له العمل على دعم المشروع من جديد ، وقـــد انبثق عن هذا المؤتمر عدة قرارات من أهمها :

---

(٣٦) سعيد الأفغانى — المرجع السابق ، ص ٨٦ .
(٣٧) وجيه الخيمى — المرجع السابق ، ص ١٣٢ .

١ — تأكيد الارتباط باتفاق ابريل سنة ١٩٤٧ م •

٢ — رصـد مبلغ مليونى ليرة سـورية ، لتأمين نفقات القيـام بالدراسات المتعلقة باصـلاح الخط ، وقـد تبرعت الحكومة السعودية بهذا المبلغ •

٣ — تكفلت الدول الثلاث (السعودية والأردن وسوريا) بتأمين نفقات الاصـلاح ، التى ارتفعت الى ٤٠ مليون ليرة سورية •

٤ — اعفاء الخط من جميع الرسوم الجمركية •

وقد قامت الحكومات الثلاث بالمصادقة على هذا الاتفاق : الأردن فى ١٩ مارس ١٩٥٥ م ، وسوريا فى ١٩ ابريل ١٩٥٥ م ، والسعودية فى ٥ مايو ١٩٥٥ م ، وبدأ النشاط يدب فى الأجهزة التنفيذية المعنيـة باصـلاح الخط ، حيث اجتمعت اللجنة التنفيذية فى عمان بعد شـهر ونصف تقريبـا من تمام المصـادقة على الاتفاق ، أى فى ٢٢ يونية ١٩٥٥ م واتفقت على مايلى :

— قبول التعديلات التى طلبتها السعودية ، فيما يتعلق باللجنـة التنفيذية ونظامها •

— اعتبار اتفاق الرياض نافذا •

— الطلب من الحكومات الثـلاث تحويل القـروض المقرر سابقا اقراضها الى اللجنة التنفيذية للانفاق منها على المـكتب الفنى •

— تعديل دفتر الشروط الذى وضـعته الهيئـة السورية ، لتلزيم أعمـال الدراسة ، والعهـدة الى رئاسة اللجنـة بترجمته الى اللغتين الانجليزية والفرنسية ، وطرح هـذا العمل فى مناقصة دوليـة ، على أساس دفتر الشروط المذكور •

— الطلب بوضع مبلغ المليون ليرة سورية الذى تبرعت به السعودية ، تحت تصرف اللجنة التنفيذية لرصده لتلزيم الدراسة .

سارت الأمور على مايرام ، وبدا أن الأمل سوف يتحقق ، ولكن شعلة الأمل لم تستمر فى الاضاءة ، فقد هبت عليها رياح الأحداث السياسية الداخلية والخارجية من جديد فأطفأتها ، وتوقف العمل فى هذا المشروع العظيم (٢٨) .

وبعد احدى عشرة سنة من النوم الكهفى للمشروع ، وفى عام ١٩٦٦ بدأت روح الحياة تدب فيه من جديد ... لجان جديدة ... واجتماعات ... وقد توج اجتماع تلك اللجان باجتماع وزراء المواصلات فى الحكومات الثلاث ، وصدر ماسموه بالاتفاقية الموحدة ، وقد صدرت فى سوريا بمرسوم تشريعى برقم ٨٨ وتاريخ ٧ أغسطس ١٩٦٦ ، وقد جاء فى الفصل الثانى (أحكام عامة) :

المادة ٢ — الخط الحديدى الحجازى بسائر فروعه وتمديداته ، وحقوقه وأملاكه وامتيازاته وقف اسلامى عام ، ذو شخصية حقوقية وذمة مالية مستقلة ، وهو يشكل بهذه الصفة وحدة كاملة ، غير قابل للتجزئة .

المادة ٣ — تحافظ الحكومات الثلاث على الأقسام الواقعة فى أراضيها من هذا الخط ، وعلى حقوقه وأملاكه وامتيازاته محافظتها على الأوقاف الاسلامية .

المادة ٤ — تلتزم الحكومات الثلاث بالعمل مجتمعة ومنفردة ، بجميع الوسائل الدبلوماسية ، وعن طريق جامعة الدول العربية ، على المطالبة بأملاك الخط ، وبحقوقه وامتيازاته فى الأراضى الواقعة

---

(٢٨) وجيه الخيمى — المرجع السابق ، ص ١٣٢ .

خارج حدودها ، وتمكينه من استردادها واستغلالها لمصلحته (٢٩) •

المادة ٥ — تؤكد حكومات الدول الثلاث تعهدها بتمويل مشروع انشاء الخط من معان الى المـدينة المنورة ، وتغطيـة نفقاته التى قدرت فى سنة ١٩٦٣ بمبلغ ٩٨ مليون ليرة سورية ، كما تتعهد بتغطيـة جميع النفقات اللازمة ؛ لاصـلاح الخطوط لاعادة تسييره بين دمشق والمدينة المنورة ، وذلك كله بالتساوى فيما بينها •

أما الفصل الرابع (من هذه الاتفاقيـة الموحـدة) الذى يتعلق بتأليف هيئـة عليا للخط الحديدى الحجازى ، فمن أهم ماجاء فيه :

المادة ٩ — أ — تشكل الهيئـة العليـا للخط الحديدى الحجازى، من وزراء المواصلات المختصين لدى حكومات الدول الثلاث •

ب — تمثل الهيئـة العليـا حكومات الـدول الثـلاث ، فى كل مايتعلق بتنفيذ المشروع ، وفى الاشراف على الادارة المشتركة لاستثمار الخط ، وادارة أوقافه • وذلك وفقا لأحكام هذا الاتفاق •

المادة ١٠ — تتخذ الهيئـة العليـا مدينة دمشق مقرا رسميا لها، وتعقد اجتماعاتها فى المقر المـذكور ، أو فى أى مدينة أخرى باتفـاق أعضـائها (٣٠) •

هذا كل ماظهر على الورق حتى ذلك التاريخ (عام ١٩٦٦) ، أما على الطبيعـة فلم يظهر شىء ، فقـد داهمت أحداث حرب ١٩٦٧ الأمة العربيـة ، فأفقدتها توازنها الى حين ، مما جعل مشروع اعادة الخط الحجازى ينزوى بعيدا عن الاهتمام •

---

(٢٩) تشير تلك المادة الى حقوق الخط الحجازى وامتيازاته وأملاكه فى فلسطين المحتلة ولبنان وتركيا والبـانيا التى صارت له ، بموجب الفرمانات والارادات السلطانية ، والتى صدر بها البروتوكول رقم ٣ •

(٣٠) سعيد الأفغانى — المرجع السابق ، ص ٨٧ •

استمرت فكرة اعادة تسيير الخط الحجازى تائهة ، بل ان شئت فقل نائمة أو منزوية أمام تلك الأحداث السياسية التى خيمت على المنطقة العربية ، فألقت بظلالها الكئيبة عليها ، وأصابتها بالتمزق، بل بالعجز والشلل عن التفكير فى مصالحها الحيوية ، حتى كانت أوائل السبعينات ، حيث سرت فى الأمة العربية روح التضامن ، التى كان من نتائجها المشرفة حرب العاشر من رمضان سنة ١٣٩٣هـ/ السادس من أكتوبر سنة ١٩٧٣ م ، كما كان من نتائجها التقارب وسيادة روح التعاون بين الأردن وسوريا ، حيث اتفق القطران على بحث موضوع الخط الحديدى ، وقد رأت اللجنة التى شكلت لبحث هذا الموضوع ، أن من الخير للقطرين الشقيقين العمل على تعريض الخط الحديدى وتمديده الى العقبة فيكون بعرض ١٤٠ سم كسائر الخطوط الحديدية الدولية ، بدلا من عرض ١٠٥ سم ، ولا سيما وأن سوريا تعمل على وصل دمشق بميناء طرسوس مباشرة بخط عريض ، وبذلك يتم الاتصال عبر هذا الخط الجديد بين البحرين المتوسط والأحمر ، وعندما علمت المملكة العربية السعودية بهذا المشروع ، أبدت رغبتها فى المشاركة فيه ، خصوصا وأنها تفكر فى اعادة الخط الحجازى الى العمل، ومن ثم فقد عقدت الاجتماعات بين وزراء المواصلات فى الدول الثلاث خلال عام ١٩٧٨ ، وأوائل عام ١٩٧٩ م ، وتم الاتفاق على انشاء خط عريض جديد يربط الأقطار العربية الثلاثة ببعضها ، وقد تقدم عدد كبير من الشركات العالمية لدراسة المشروع [٣١] ، فوقع الاختيار على شركة « دوش كنسول » التى شرعت فى تحضير الدراسة الخاصة بالمشروع ، وبعد عامين قدمت الشركة المذكورة دراستها مطبوعة فى عشرين مجلدا كاملة الخرائط والتخطيطات والمصورات ، وسلمت نسخة منها للهيئة العليا للخط الحديدى الحجازى ، وكانت نتائج الدراسة كلها ايجابية ، واجتمعت اللجان منجديد — بعد اطلاعها على الدراسة — فى مارس ١٩٨١ م ، واتخذت قرارا باعتمادها ، على أن تنفذها كل

(٣١) وجيه الخيمى — المرجع السابق ، ص ١٣٢ .

دولة من الدول الثلاث فى أرضها وعلى نفقتها ، وبذلك رجعنا الى ماكنا عليه عام ١٩٤٧ م • وكما يقول الأستاذ سعيد الأفغــانى : « لم نربح الا دليلاً جديداً على كروية الأرض فقد أتممنا الدورة فى ٣٤ عاما ، رجعنا بعدها الى نقطة الانطلاق » (٣٢) •

وقــد مضى حتى الآن مايقرب من أربع ســـنوات على توفر تلك الدراسة الصالحة للتنفيذ ، ولم نر شيئا يلوح فى الأفق من أى من الدول الثــلاث حول تحقيق هــذا الأمل الذى داعب خيــال وأفئــدة ملايين المسلمين منذ أكثر من ستين عاما • فمتى يستيقظ النائم ؟ وهل يتحقق الأمل ؟ نرجو الله •••

(٣٢) سعيد الأفغانى — المرجع السابق ، ص ٨٧ •

الفصل الرابع عشر

أهمية اعادة تسيير الخط الحجازى

- أهمية الخط فى مجال نقل الحجاج فى الوقت الحاضر
- أهمية الخط فى المجـــال الاقتصـــادى
- أهمية اعادة الخط بالنسبة للمملكة العربية السعودية

أهمية الخط فى مجال نقل الحجاج فى الوقت الحاضر :

مما لاشك فيــه أننــا اذا أردنا الآن — وبعد مرور أكثر من ثلاثة أرباع القرن على تسيير أول قطار على سكة حــديد الحجاز — أن نلقى نظرة على أهميــة سكة حــديد الحجاز ، وأهمية اعادة تسييرها فاننا سوف نجد أن تلك الأهمية قــد تذبذبت الآن بين مد وجزر ، فى نواحيها المختلفة ، لاسيما بعد التطور السريع والمــذهل فى وسائل المواصلات على اختــلاف أنواعها ، وخاصة وسائل النقل الجوى ، التى اختصرت الوقت وقربت المسافات بين العواصم المختلفــة ، وان شئت القول بين القــارات • ولــكن على الرغم من ذلك تبقى للخط الحجازى أهميته ، وان تفاوتت تلك الأهمية من مجال الى آخر •

ففى مجال نقل الحجاج — وهو الهــدف الأسمى الذى من أجله أنشىء الخط الحجازى منذ أكثر من ثلاثة أرباع القرن — فانه مما لاشك فيــه أن تلك الأهمية قــد تقلصت الآن ، بل يمكن القول أنهــا قــد انعــدمت بعد ظهور النقل الجوى ، وذلك بالنســبة لحجاج الأقطــار الاسلامية البعيــدة ، التى كانت تجىء الى بيروت أو دمشق بوسائلها الخاصــة ثم تستخدم الخط الحجازى الى الأراضى المقــدسة ، مثــل حجاج الشــمال الأفــريقى ، والحجاج الروس ، والحجاج الأكــراد والأتراك ، وحجاج شرق أوربا • أما بالنسبة لحجاج الأقطار الشاميــة (سوريا ولبنان والأردن وفلســطين) وبعض الحجاج الأتراك ، وهم الذين يستخدمون الآن وسائل النقل البرى ، مثل العربات الخاصة أو النقل الجمــاعى ، فان أهميــة الخط الحجازى بالنسبة لهؤلاء الحجاج لاتزال قائمــة ، ولا سيما اذا زود الخط بالقاطرات الحديثة السريعة وبالعربات المريحة المكيفة التى تضم أقصى ماتوصل اليه العقل البشرى من وسائل الراحة ، مثل وحدات الديزل الذى تصل سرعته الى أكثر من

مائتى كيلومتر فى الساعة ، فان ذلك ولا شك سوف يجعل الخط الحجازى يفرض نفسه على حجاج تلك الأقطار ، بما يهيؤه لهم من وسائل الراحة ، والسرعة والأمان ، والاقتصـاد فى النفقـات ، ويجعل رحلة الحج استمتاع ترفيهى بجانب الاستمتاع الروحى ، مما لايتوفر فى أية وسيلة أخرى ، اللهم الا فى الطائرات المرتفعـة التكاليف ، واذا وضعنا فى الاعتبـار ماقامت به حكومة جمهورية مصر العربيـة بالاشـتراك مع حكومة المملكة الأردنية الهاشمية ، من افتتاح خط ملاحى جـديد ، بين ميناء نويبع المصرى على خليج العقبـة وبين ميناء العقبـة الأردنى فى ٢٥ أبريل سنة ١٩٨٥ ، وما ترتب على ذلك من تيسـير سبل استخدام الطريق البرى الى الأراضى المقـدسة عبر سـيناء ، فان ذلك سـوف يضيف بعدا جديدا لأهميـة اعادة تسيير الخط الحجازى ، حيث يتوفر له ركاب جدد ، وهم الحجاج المصريون الذين سوف يسلـكون هـذا الطريق فى موسم الحج ، هـذا فضـلا عن زوار المـدينة المنورة على مدار السنة ، من راغبى أداء العمـرة ، فان هـؤلاء جميعـا ، يمكنهم استخدام الخط الحجازى عن طريق تفريعة العقبة .

أهمية الخط فى المجال الاقتصـادى :

أما فى المجال الاقتصادى ، فان أهمية الخط الحجازى ، وضرورة اعادة تسييره ، تبـدو واضحا جلية اذا ماتتبعنـا حركة النقل التجارى والسياحة البشرية ، بين الأقطار الثلاثة ذات الصلة بالخط وهى المملكة العربية السعودية ، والمملكة الأردنية الهاشمية وسوريا .

ففى مجال النقل التجارى يجدر بنـا أن نذكر بعض النماذج من الاحصائيات التى توضح ازدياد ونشاط تلك الحـركة ، بين الأقطـار الثلاثة ذات الصلة بالخط ، فبعـد مايزيـد على الأربعين عاما من بدء تشغيل الخط الحجازى — مع ملاحظة أن أكثر من نصف الخط معطل — أصـبحت حركة النقل التجـارى على الخط (فى القسم غير المعطل) كالتـالى :

* نقـــل الخـــط فى عـــام ١٩٥٠ م من ســــوريا الى الأردن (٠٠٠ر٣٦٤ر٢٠) طن كيلومترى ٠

وفى عام ١٩٥١ م (٠٠٠ر٧٦١ر١٦) طن كيلومترى ٠
وفى عام ١٩٥٢ م (٠٠٠ر٧٧٢ر٢١) طن كيلومترى ٠
وفى عام ١٩٥٣ م (٠٠٠ر٤٠٦ر٢٣) طن كيلومترى ٠
وفى عام ١٩٥٧ م (٦٣٣ر١٧٣) طنـــا منها (٦٩٩ر٥٢) طنا من ألفوسفات ٠

أما فى مجال نقل الركاب ، فقد كان نشـــاط الخط فى تلك الفترة كما يلى :

* نقــــل الخـــط فى عـــام ١٩٥٠ م من ســـوريا الى الأردن (٠٠٠ر٣٩٩ر٥) راكب كيلومترى ٠
وفى عام ١٩٥١ م (٠٠٠ر٠٢٣ر٦) راكب كيلومترى ٠
وفى عام ١٩٥٢ م (٠٠٠ر٥٦٢ر١٠) راكب كيلومترى ٠
وفى عام ١٩٥٣ م (٠٠٠ر٢١٩ر١٥) راكب كيلومترى (١) ٠

هذا ماتم نقله على الخط بالفعل فى تلك الفترة ، ونلاحظ من هذه الأرقام أن الفائدة المـــادية للخط مؤكدة ، وأنه يمثل موردا هاما لـــكل من سوريا والأردن اللتين يسير الخط فى أراضيهما الى اليوم ٠

فاذا ما ألقينـــا نظرة على الحركة التجارية وحركة السياحة ، بين الدول الثـــلاث ذات العـــلاقة بالخط من خلال الاحصائيات أيضا ، فان ذلك يؤكد أهميـــة اعادة تسيير الخط الحجازى فى القسم المعطل ، لمـــا يحققه من فوائد مادية ، وسهولة فى نقل التجارة ، واختصار فى نفقات النقل السياحى ، بين الأقطار الثلاثة ٠

ولنأخذ هـــذه النماذج الاحصائية للنشـــاط التجـــارى والسياحى بين هذه الأقطار الثلاثة كدليل ناطق يؤيد ويؤكد صدق ماذهبنا اليه ٠

---

(١) الاحصائيات السورية لتلك السنوات (نقلا عن وجيه الخبى — المرجع السابق ، ص ١٣٣) ٠

ففى مجال الحركة التجارية اليكم مايلى :

من سوريا واليها	تصدير الى السعودية	استيراد من السعودية	تصدير الى الأردن	استيراد من الأردن
عام ١٩٥٦	١٩ر٣٠٩ر٠٠٠ ل.س ١٨ر٣٧٥ طنا	٤٣ر٧٠٤ر٠٠٠ ل.س ٢٦٥ر١٥٤ طنا	١٥ر٠٨٩ر٠٠٠ ل.س ١٦ر٨٦٣ طنا	١٥ر٠٨٥ر٠٠٠ ل.س ٤٥ر٦٧٩ طنا
عام ١٩٥٧	٢٢ر٣٤٢ر٠٠٠ ل.س ١٤ر٨١٣ طنا	٣٠ر٧٨٢ر٠٠٠ ل.س ٢٣٥ر٨١٠ طنا	١٧ر٧٦٧ر٠٠٠ ل.س ١٤ر٣٢٣ طنا	١٢ر٥٨٩ر٠٠٠ ل.س ٤٦ر٠٨٤ طنا

وأيضا فى مجال الحركة السياحية ، تفيد الاحصائيات ، أن عدد الاخوة العرب الذين زاروا سوريا من السعودية والأردن ، كالتالى :

• فى عام ١٩٥٥ م من السعودية ٧٧٦ر٧ نسمة ، ومن الأردن ٩٠٦ر٧١ نسمة •

• فى عام ١٩٥٦ م من السعودية ٤٢٣ر٩ نسمة ، ومن الأردن ١٠٣ر١٠٦ نسمة •

• فى عام ١٩٥٧ م من السعودية ٧٨٩ر٩ نسمة ، ومن الأردن ٩٤١ر١٢٤ نسمة •

ويلاحظ أنه خلال تلك الفترة ، لم يكن هناك طريق معبد يصل بين السعودية والأردن فلا شك أن هذه الأرقام ، سوف تتضاعف ، عندما يكون هناك قطار سريع مزود بكافة وسائل الراحة •

يضاف الى ذلك أن سوريا تستفيد من تجارة المرور (الترانزيت) التى تمر عبر أراضيها الى القطرين الشقيقين الأردن وسوريا ، والاحصائيات تعطينا حجم هذه التجارة كالتالى :

		الى المملكة الأردنية الهاشمية		الى المملكة العربية السعودية	
		عام ١٩٥٦	عام ١٩٥٧	عام ١٩٥٦	عام ١٩٥٧
من المانيا الاتحادية	القيمة	١٣ر٢٩٠ر٠٠٠	١٨ر٤١٩ر٠٠٠	٩٢٧ر٠٠٠	٢ر٩٦٤ر٠٠٠ ل.س
	الكمية	٢٧ر٥١٧	٣٤ر٤٣٧	٨٠٢	١ر٥٧٣ طنا
من بريطانيا	القيمة	٣ر٨٥٢ر٠٠٠	١٧ر٣٣٢ر٠٠٠	١ر٢٧٧ر٠٠٠	١ر١٧٨ر٠٠٠ ل.س
	الكمية	٦ر٠٤٦	١٧ر٠٦٣	١ر٠١٩	٦٣٢ طنا
من الولايات المتحدة الأمريكية	القيمة	١١ر٩٢٩ر٠٠٠	٢٦ر٥٥٨ر٠٠٠	٩ر٤٤٥ر٠٠٠	٦ر٧١٦ر٠٠٠ ل.س
	الكمية	١٥ر٧٦١	٢٧ر٥٣٣	٢ر٩٦٢	٢ر٣١٢ طنا

فاذا ماقفزنا مع الزمن عشرين عاما الى ســنة ١٩٧٦ ، وأخــذنا نموذجا احصائيا للعلاقات التجارية بين الدول الثــلاث ، ذات الصــلة بالخط الحجازى ، لاتضح لنا ذلك النمو المطرد فى ذلك المجال .

	عام ١٩٧٥		عام ١٩٧٦	
	استوردت سوريا	صــدرت سوريا	استوردت سوريا	صــدرت سوريا
من الأردن واليها	٥١ر١٠١ر٠٠٠	٤٨ر٧٤٤ر٠٠٠	٩٢ر٧١٤ر٠٠٠	٧٧ر١٠٣ر٠٠٠
من السعودية واليها	١٠ر١٥٩ر٠٠٠	٨٦ر٤١٥ر٠٠٠	٦٠١ر٩٧٧ر٠٠٠	٢٠١ر١٥٢ر٠٠٠

وهـــذا نموذج آخر من الاحصائيات عن تجارة المرور عبر سوريا (الترانزيت) الى القطرين الأردن والسعودية خلال عامى ١٩٧٥ ، ١٩٧٦ م .

بلد المقصد	بلد المنشأ	١٩٧٥ م القيمة مليون ل.س	١٩٧٥ م الكمية الف طن	١٩٧٦ م القيمة مليون ل.س	١٩٧٦ م الكمية الف طن
الأردن	لبنـــان	١٢٣	٧٢	٩٢	٧١
	المانيا الاتحادية	١٠٦	١٤	٣٤٧	٣٣
	مصر	٦	٤	٤	٤
	تركيـــا	٣٥	٢٧	٦٩	٧٠
	بلاد اخرى	٣١٤	١٥٢	٤٤٤	١٦٧
	المجموع	٥٨٤	٢٦٩	٩٥٦	٣٤٥
السعودية	لبنـــان	٦٧٩	٣٦٣	٤٦٩	٣٥١
	المانيا الاتحادية	٨٨٢	٨٧	١١٨٤	١١١
	بريطانيـــا	٢٤٠	٢٦	٥٥٢	٥٤
	بلاد اخرى	١٢٦٨	٢٧١	٢٠٦٧	٦٣٠
	المجموع	٣٠٦٩	٧٤٧	٤٢٧٢	١١٤٦ (٢)

(٢) الاحصائيات السورية لتلك السنوات (نقـــلا عن وجيه الخيمى — المرجع السابق) صرص ١٣٤ — ١٣٥ .

من هذه الاحصائيات السابقة يتضح لنـا أن حجم التجارة بين الدول الثـلاث ، فى ازدياد مطرد ، وكـذلك أيضـا تجـارة المرور (الترانزيت) ، كلها تحتـاج لوسائل نقل يمكنها أن تقوم بهذا العبء الـكبير ، ولا شك أن القطار هو المؤهل للقيـام بهـذا العبء المفيـد والمتزايد ، حيث يمكن تحقيق الوفر الـكبير فى النفقات ، الذى يمكن أن ينشأ عن الفرق الـكبير فى أجور النقل بين السيارة والقطار ، الأمر الذى يجعل اعادة تسيير الخط الحجازى مشروعا استثماريا هاما •

أهمية اعادة الخط بالنسبة للمملكة العربية السعودية :

بعد أن تحدثنـا عن أهمية تسيير الخط الحجازى ، بالنسبة لمجال نقل حجاج بيت الله الحرام ، والمجال الاقتصادى للدول الثـلاث ذات الصلة بالخط ، وأوردنا الاحصائيات التى توضح حجم التجارة بين تلك الدول ، فضـلا عن حجم تجـارة المرور ، التى تمر عبر سـوريا الى كل من الأردن والسعودية ، وما يمكن أن يحققه اسـتخدام الخط من الاقتصـاد فى نفقات النقل ، يجدر بنـا أن نتحدث عن مدى أهميـة اعادة الخط بالنسبة للمملكة العربيـة السعودية بصفة خاصة ، لاسيما وأن الخط يستخدم بالفعل (الآن) داخل أراضى كل من سوريا والأردن، وأن القسم المعطل من الخط الحجازى ، هو الجزء الواقع داخل المملكة العربية السعودية ، وعلى ذلك فانه يمكن القول :

أولا — انه بالاضـافة الى مايحققه اعادة تسيير الخط من فائدة اقتصادية مشتركة بين الدول ذات العلاقة بالخط — على نحو ماذكرنا — فانه يعيد تلك الروابط الاقتصـادية الوثيقة التى طالما ربطت تاريخيا بين اقليم الحجاز والشام ، فهذا الخط الحديدى تكرار حـديث متقدم لطريق القوافل القـديم ، وذلك يتسق جغرافيـا وتاريخيا واقتصاديا مع العـديد من الضوابط الطبيعية ، التى أدت الى ظهوره فى المـاضى وتشير الى أهميته فى الحاضر ، ومن أهمها تبـاين الموارد والانتـاج

النـــاتج عن اختلاف الظروف الطبيعيـــة ، خلال نحو خمس وعشرين دائرة عرضـــية (١٥ — ٤٠ درجة شمالا) ، يقترح أن يمتد الخط على طولها ، وعلى الرغم من أن هذا الطريق قـــد أصبح معبدا فى معظمـــه كطريق برى جيد للسيارات بأنواعها ، غير أن الثـــابت اقتصـــاديا أن السكة الحديدية تتفوق على غيرها من وســـائل النقل البرى اقتصاديا ، لاسيما فى المسافات الطويلة ، والبضـــائع الثقيلة ، وتحركات الأعداد الـــكثيرة من السكان • هذا فضلا عما يمكن تحقيقه من التكامل الذى يتم مع اعادة تسيير الخط الحديدى ، موازيا للطريق البرى الحـــالى ، ليس للمدينـــة المنورة فحسب ، بل لجملة المراكز العمرانية على طوله ، وللموانى المقترح اعادة تنشيطها على ساحل البحر الأحمر • أضف الى ذلك فان الخطوط الحديدية — بالنسبة للدول الواسعة المساحة ، المبعثرة السكن والسكان ، التى تتباعد بينهـــا المـــدن بمسافات طويلة — تمثل وسيلة أساسية لربط أجزائها ، وتنمية ريفها وباديتها ، وهـــذه حقيقـــة تؤكدها أمثلة عديدة فى العـــالم تشابه — أو كانت — ظروف العمران فى المملـــكة العربيـــة السعودية حاليـــا ، وذلك مثل انشاء سكة حديد الباسفيك فى الولايات المتحـــدة الأمريكية ، التى ربطت بين شرقهـــا وغربها ، وكانت من العوامل الرئيسية فى تعمير وسطها ، أواخر القرن الماضى ، ومثل مد الخط الحديدى عبر سيبيريا الواسعة — أوائل القرن الحالى — كوسيلة أساسية لربط أجزائها وتعميرها (٣) •

ثانيا — ان التجربة التى تمت فى المنطقـــة الشرقية ، من المملكة العربية السعودية ، تقـــدم النموذج لهـــذا التكامل المنشود بين أجزاء المملـــكة ، وهى منطقـــة البترول الرئيسية التى دعمت بشبكة كثيفـــة وممتازة من الطرق البرية ، بالاضـــافة الى خط حديدى يصل بين الدمام والرياض مرورا بالظهران — أبقيق — الهفوف — عين حرض — الخرج ، ويخدمها أيضا ميناءان رئيسيان هما : الدمام ورأس تنوره ، وغيرها من

---

(٣) د• عمر الفاروق السيد رجب — المرجع السابق ، صص ٤٢—٤٣

الموانى الأقل أهمية ، وهذا النوع من التكامل الفعال بين وسائل النقل، يدعم الرأى باقتراح تكراره فى المنطقــة الغربيــة من الدولة ، وذلك من خلال اعادة بنــاء خط سكة حديد الحجاز المدمر من ناحية ، وانعاش ميناء ينبع وغيره من الموانى الأخرى على البحر الأحمر من ناحية أخرى، وبهذا تتكامل شبكة وسائل النقل بالمنطقــة الغربيــة مثلما تكاملت فى المنطقــة الشرقيــة (٤) .

ثالثا — انه من أجل تحقيق هــذا التكامل على مستوى المملكة ، فان الأمر لايقتصر على اعادة تسيير الخط الحجازى ، بل يتطلب انشاء عدة تفريعات أخرى لهذا الخط ، لربط شرق المملــكة بغربها ، ذلك أن سهم العــلاقات الاقتصادية التاريخية بين اليمن والحجاز والشــام ، وهو سهم شمالى جنوبى ، قوامه الطريق البرى والبحرى ، يتقــاطع مع سهم العــلاقات الاقتصادية التاريخية بين اقليمى نجد والحجاز ، وهو سهم شرقى غربى فى نقطتين رئيسيتين هما : مكة المكرمة والمدينة المنورة ، وبدراسة محور نجد / مكة / جدة يلاحظ أنه قــد تــكامل نسبيا بشبكة جيدة من الطرق ، وبميناء هو الأول بين موانىء الدولة ، بل أصبح بعد الاضافات الأخيرة ، من الموانى العالميــة تجهيزا ، ولا ينقصه سوى انشاء خط حــديدى يربط بين الرياض / مكة / جدة ، وبذلك تتصــل جــدة بالدمام ، ويتم ربط الساحلين (الخليج والبحر الأحمر) ، مع مايتبع ذلك من تنميــة المنــاطق العمرانيــة على طول (١٥٠٠ كم) ، حيث تتضاعف مرونة الحركــة والتصريف خلال الدولة بأسرها ، وهو مايعنى بلغة جغرافية المدن « تنشيط السيولة الاقليمية »، وما ينشأ عن ذلك من تداعيات ايجابية .

على أننا اذا انتقلنا الى نقطة التقاطع الثانية (المــدينة المنورة) فانها تحتاج ربما الى جهود أكبر ، من أجل تحقيق جملة الأهداف السابق تحديدها ، ذلك انها تحتاج بالاضــافة الى الخط الحــديدى الرئيسى

---

(٤) المرجع السابق ص ٤٣ .

(دمشق / المدينة / مكة) الى خط آخر بين المــدينة والرياض ، ومن المــينة الى ينبع ، وذلك يتطلب انعاش ميناء ينبع وتنشيطه • وبذلك يتم ربط الســاحلين فى نقطة أخــرى هى ينبع ، ويتم ربط تلك المدن المــذكورة ، الأمر الذى ينتج عنه تنمية تلك المنــاطق البينية على طول مسافة (١٨٣٥ كم) بين ينبع والدمام ، فضــلا عن تنشــيط الحركة التجارية ، والتصريف خلال وسط وشمال الدولة كلها (٥) •

مما سبق يتضح لنــا أهميــة طرح موضوع الخطوط الحــديدية فى المملــكة العربية السعودية من خلال اعادة تسيير خط سكة حــديد الحجاز ، أو بعبــارة أخرى أهمية اعادة تسيير الخط الحجازى كنقطة انطلاق لانشاء عدة خطوط حديدية ؛ لتحقيق التكامل المنشــود داخل المملــكة على النحو الذى ذكرنا •

ولــكن بقيت عدة أسئلة تطرح نفسها ، وتتردد فى الأذهان ، هل تحتاج المملــكة العربيــة السعودية الى هــذه الخطوط الحــديدية ؟ وهل تستفيد داخليا من اعادة تسيير الخط الحجازى ، أو اعادة أنشائه من جديد ؟ ، وأيهما أفضل للمملكة اعتمادها على السيارات والشاحنات الضخمة ، التى أصبحت تشكل العمود الفقرى للنقل التجــارى ، أم اعتمادها على الخط الحديدى ؟

مما لاشك فيــه أن المملــكة العربيــة السعودية تســابق الزمن فى الأخذ بوسائل التقــدم والرقى والحضارة والعمران ، وهذا التطور الــكبير والسريع يقتضى الاستفادة من الوسيلتين معا ، ويؤكد ضرورة اعادة انشاء الخط الحجازى ، وتمديد فروع له فى أنحــاء المملــكة ، ويتضح ذلك من الأمور الآتية :

أولا — لقد زادت حركة المرور على الطرق فى المملكة زيادة كبيرة، حيث بلغت نسبة التزايد خلال الخطة الخمسية الأولى للمملكة (٩٠ —

---

(٥) د • عمر الفاروق السيد رجب — المرجع السابق ، صص ٤٣—٤٤

٩١ / ٩٤ — ١٣٩٥ هـ) بمعدل ١٢٪ سـنويا ، ثم ارتفعت فى مطلع الخطة الخمسية الثانية الى أكثر من ١٥٪ ، وازداد حجم النقل التجارى المحلى فى المملكة ١٠٠٪ أو أكثر خلال فترة الخطة الخمسية الأولى، وأصبح النقل البرى بوساطة السيارات وسيلة النقل المهيمنة ، حيث ازداد عدد سيارات الشحن التجارى من (٣٥٫٠٠٠ سيارة) عام ١٣٨٨ هـ / ١٩٦٨ م ، الى (٩١٫٠٠٠ سيارة) عام ١٣٩٣هـ / ١٩٧٣م ، وزاد عن المائة ألف سيارة فى نهاية الخطة الخمسية الأولى •

ثانيا — رغم التوسع الكبير فى الموانىء السعودية ، فقد تجاوز الضغط فيها طاقتها مما زاد فى زمن انتظار السفن ، ويؤدى هذا — بالطبع — الى دفع غرامات التأخير التى تنعكس على أسعار الحاجيات المستوردة ، الأمر الذى اضطر الدولة فى بعض الأحيان ، لاستخدام الطائرات العمودية ، لتفريغ السلع المستوردة من على ظهور السفن مباشرة •

ثالثا — تزداد نسبة الواردات فى المملكة بشكل مطرد ، ومثال ذلك : زادت الواردات فى عام ١٩٧٣ بنسبة ٢٧٫٥٪ عن عام ١٩٧٢ م، وهذا يستدعى زيادة فى وسائل النقل •

رابعا — ارتفاع عدد سكان المملكة ، وحسب احصائيات عام ١٩٧٤ م كانت المنطقة الغربية من المملكة تستأثر بـ ٥٨٪ من عدد السكان ، أى ٣٫٨٨٥٫٥٠٧ نسمة ونجد فى المنطقة الغربية أربعا من المدن الكبرى فى المملكة هى :

— مدينة جدة ٥٦١٫١٠٤ نسمة •

— مدينة مكة المكرمة ٣٦٦٫٨٠١ نسمة ، بينما تضم امارة مكة المكرمة ١٫٧٥٤٫١٠٨ نسمة •

— مدينة الطائف ٢٠٤٫٨٥٧ نسمة •

— المدينة المنورة ١٨٦ر١٩٨ نسمة بينما تضم امارتها ٢٩٤ر٥١٩ نسمة .

يضاف الى هؤلاء سكان المنطقة الواقعة بين المدينة المنورة والحدود الأردنية ، وفى موسم الحج يجب أن نضيف مليون نسمة على الأقل الى سكان المنطقة الغربية .

خامسا — تهتم وزارة الزراعة والمياه ، بتمديد طرق المواصلات، لأنها من أهم العوامل التى تسهم فى تنمية الانتاج الزراعى وتقدمه .

سادسا — تجارة المملكة مع لبنان — يتبين من مراجعة الاحصاءات المتعلقة بالتجارة أن لبنان يأتى فى الدرجة الثالثة بين الدول المصدرة الى المملكة ، حسب احصائية عام ١٩٧٤ م ، فقد احتلت الولايات المتحدة الأمريكية الدرجة الأولى بنسبة ١ر١٧٪ ، واليابان ٩٣ر١٥٪ ، ولبنان ٢٤ر١٥٪ ، ومن حيث القيمة ٥ر١ مليار ريال سعودى ، بينما صدرت المملكة الى لبنان ماقيمته ٠٠٠ر٣٣٥ر٢٠٤ ريال سعودى ، ومعظم الواردات من لبنان هى من تجارة المرور (الترانزيت) أو البضائع التى أعيد تصديرها من لبنان ، وخاصة المستوردة من دول أوربا الشرقية [٦] .

مما سبق يتضح مدى أهمية وضرورة القطار ، كوسيلة نقل سريعة ورخيصة ، ان استخدام السكة الحديدية فى النقل التجارى يحل العديد من مشكلات النقل ، كما يخفض من تكاليف البضائع المستوردة بصفة خاصة .

وهناك تساؤل آخر يطرح نفسه حول نقل الركاب عن طريق الخطوط الحديدية وهو : هل يستخدم السعوديون القطار فى تنقلاتهم، بينما العديد منهم لديه سيارة خاصة أو أكثر ؟؟

---

(٦) وجيه الخيمى — المرجع السابق ، ص ١٣٥ .

وللاجابة على ذلك التساؤل ، يمكن اتخاذ سكة حديد الرياض / الدمام مثالا لذلك : فقد كان عدد ركاب الخط الحديدى لجميع المحطات فى سنة ١٣٨٤هـ / ١٩٦٤ م ، ٧٧٤ر٧٤ راكبا ، ثم ارتفع فى سنة ١٣٩٣هـ / ١٩٧٣ م الى ٥٩٧ر١٦٩ راكبا •

وكانت البضائع المنقولة فى سنة ١٣٨٤هـ / ١٩٦٤ م ١٩٦ر٨٤٥ طنا ، وأصبحت فى سنة ١٣٩٣هـ / ١٩٧٣ م ٥٤٤ر١٢٦ر١ طنا [٧] •

ان استخدام السعوديين للقطار فى الركوب ، وفى نقل البضائع — كما نرى — يتزايد ، وطالما أنه سريع ومريح وأمين ورخيص ، ممن الذى لا يستخدمه ؟!

وبناء على ماسبق يمكننا القول أن الفوائد الاقتصادية الناتجة عن اعادة تسيير الخط الحجازى محققة وأكيدة •

— انه سوف يؤدى الى تنمية وتنشيط التبادل التجارى بين الأقطار العربية ذات الصلة بالخط •

— انه يسهم فى سرعة التقدم الصناعى بسبب ازدياد الاستهلاك•

— انه يحفظ جزءا كبيرا من الثروة العربية ، بسبب الفروق الكبيرة ، بين استهلاك السيارة والقطار •

— انه يساعد على توسيع الرقعة الزراعية ، فى المملكتين الأردنية الهاشمية / والسعودية •

— انه يساعد على استثمار الثروات الباطنية •

— انه يسهل وينشط السياحة الى المناطق الأثرية (وادى موسى — مدائن صالح — القرية) •

— هذا فضلا عن ازدياد العمران حول المحطات على طول الخط، حيث تنشأ بالضرورة مراكز عمرانية جديدة ، تزداد ازدهارا وتقدما بمرور الزمن •

---

(٧) المرجع السابق ص ١٣٥ •

الخـــاتمـة

هـذا البحث يعد جديدا من نوعه فى الدراسات التاريخية ، فلا يوجد فى المكتبة العربيــة أية دراسات وافيــة حول هذا الموضوع، فـكل ماكتبه البـاحثون حوله لايعـدو أن يكون تناولات عامة أثناء الـكتابة عن السلطان عبد الحميد الثـانى ، وأثناء الحديث عن سياسة عبد الحميد الاســلامية (الجامعة الاسلامية) ، أو من خلال الحديث عن الشام أو اقليم الحجاز تحت الحكم العثمانى ، أو بعض مقالات فى بعض المجلات تدور حول جانب معين ، كالجانب الاسلامى ، أو الجانب الاقتصــادى لسكة حـديد الحجاز ، أو ذكر الموضــوع توطئة للهجوم على السلطان عبد الحميد ، باعتبار المشروع حلقة من حلقات استبداده وتشديد قبضته على الولايات الثـائرة على حكمه كاليمن مثــلا ، أما الدراسة الموضوعية التفصيلية المتكاملة الشاملة لكافة جوانب الموضوع، فلم يتوفر لأحد من الباحثين القيــام بها ، ومن ثم كان هـذا البحث الأول من نوعه فى هـذا المجال ، حيث عالج كافة جوانب الموضوع ، مستندا الى الوثائق الانجليزية والفرنسية غير المنشورة ، منذ أن كان فـكرة الى أن أصبح حقيقــة ، مرورا بمراحـل بنـائه ، ولم يكتف البحث بذلك ، بل تعرض للمنشآت المقــامة على الخط ، والقطـاعات التى جرت دراستها ولم يتم بنــاؤها ، والصعوبات التى واجهت بناء الخط وكيفية التغلب عليها ، وتكاليف بنــائه ومصادرها ، وتشغيل الخط وتسييره ومعدات التشغيل ، والنتــائج التى ترتبت على بنائه ، ومدى الاستفادة منه فى نقل حجاج الشرق والشمال والغرب الاسلامى ، الى أن تم تعطيله ابان الحرب العالمية الأولى ، ثم ســار البحث مع الخط متتبعا حالته بعد الحرب الأولى ، والمؤتمرات والمبــاحثات التى دارت لاعادة تسييره الى الوقت الحاضر ، ثم ختم البحث حديثه عن الخط ،

بدراسة عن الأمل فى تحقيق أمنية اعادة تسيير الخط موضحا أهميـــة ذلك فى الوقت الحاضر •

ولقد ترددت فى كتابة خاتمة لهـــذا البحث ، أبرز فيها الجـــديد فيـــه ، لأن البحث بصورته هـــذه وفى كافة معالجاته يعـــد جديدا فى موضوعه ، ولـــكننى تغلبت على هـــذا التردد ، وقررت كتابة خاتمـــة — اتماما للفائدة — أبلور فيها هـــذه المعـــالجات الجـــديدة على النحو التـــالى :

أولا — ابرز البحث الصعوبات التى كان يلاقيها حجاج بيت الله الحرام ، أثنـــاء رحلتهم فى الذهاب والعودة من الأراضى المقـــدسة بالوسائل البدائية قبل بناء الخط الحجازى ، وذلك من خلال استعراض طرق الحج التى كان يسلكها ضيوف الرحمن ، وما يلاقونه من مشقات طبيعيـــة وغيرها ، الأمر الذى جعل بنـــاء خط حديدى ييسر عمليـــة انتقـــال الحجيج الى الأراضى المقـــدسة — فى عصر تطـــورت فيـــه المواصلات — أملا يداعب خيال وأفئـــدة المسلمين فى شتى أنحاء العالم الاســـلامى ، وهـــذا مايفسر تدفـــق التبرعات للخط من مختلف بلدان المسلمين •

ثانيا — أثبت البحث أن فـــكرة بنـــاء خط حديدى ، يربط الشام بالساحل الشرقى للبحر الأحمر واقليم الحجاز ، لم تكن وليدة عهـــد السطان عبد الحميد ، بل ترجع الى سنة ١٨٦٤ م ، أى قبـــل توليـــة السلطان عبد الحميد العرش باثنتى عشرة سنة ، وأن المشروع لم يظهر الى حيز الوجود الا فى عهد السلطان عبد الحميد الذى تحمس له بهدف تحقيق هـــدفين دينى وسياسى ، تدعيما لحركة الجامعة الاســـلامية مما يدحض — بالاضـــافة الى أدلة أخرى أبرزهـــا البحث — مزاعم وادعاءات خصـــوم عبد الحميـــد حول بواعثـــه لبنـــاء الخط ، والتى ناقشها البحث وفندها •

ثالثا — عالج البحث قضية هامة لم يعالجها باحث من قبل ، معالجة موضوعية مدعمة بالوثائق وهى مسألة تمويل المشروع ، حيث أبرز البحث موارد التمويل المتنوعة بالتفصيل ، وحصرها فى ثلاثة وهى : موارد رسمية ثابتة من داخل الدولة العثمانية ، وتبرعات من داخل الدولة ، وتبرعات خارجية من شتى أنحاء العالم الاسلامى ، مبينا مقاديرها ، وطرق جمعها ، ومبرزا حقيقة هامة وهى موقف بريطانيا من تبرعات مسلمى الهند ، وكيف أنها كانت تضع العقبات أمام عملية جمع التبرعات فى الهند ، وحقيقة أخرى وهى أن ميزانية الخط لم تواجه عجزا أثناء التنفيذ ، بل حققت فائضا ، وأن التبرعات من شتى أنحاء العالم الاسلامى ظلت تتدفق على ادارة الخط لمدة سنتين بعد افتتاحه عند المدينة المنورة ، وبعد توقف العمل فى تمديده جنوبا ، وذلك رغبة وأملا من هؤلاء المسلمين ، فى أن يتم تمديد الخط الى العاصمة المقدسة مكة المكرمة •

رابعا — عالج البحث بالتفصيل — من خلال الوثائق — مراحل بناء الخط الحجازى من دمشق الى المدينة المنورة ، مبرزا التخطيط العام للمشروع ، والخطة التنفيذية التى سار عليها العمل فى البناء والجهود التى بذلها المهندسون والعمال ، والصعوبات التى واجهتهم فى بناء الخط وتذليلها ، وكيفية الاستفادة من المشروع أولا بأول بعد الانتهاء من كل مرحلة ، حيث يتم افتتاحها وتشغيلها ، واستثمارها فى نقل الركاب ، ونقل معدات بناء الخط ، مما يوضح عظمة هذا المشروع الاسلامى الكبير ، وضخامة الجهود والأموال التى بذلت فى بنائه •

خامسا — لم يكتف البحث بالحديث عن بناء الخط بين دمشق والمدينة المنورة ، بل أبرز أيضا القطاعات التى لم يتم بناؤها من الخط الحجازى ، وهى قطاعات : المدينة المنورة / مكة المكرمة ، وجدة / مكة ، ومعان / العقبة ، موضحا كيف تم التخطيط والدراسات

الجـدية لهذه القطاعات ، بل وتقـدير التكاليف الفعليـة لبعضـها ، وحجم العمالة اللازمة لتنفيذها ، وبدء التنفيذ فى بعضها ثم التوقف نتيجة لعوامل وظروف مختلفـة ، مما يؤكد على أن الخط الحجازى كان مقدرا له الامتداد الى مكة المكرمة والى جدة ، لولا انقلاب الاتحاديين وعزل السلطان عبد الحميد ، صـاحب الفضل الأكبر — بعد الله سبحانه وتعـالى — فى انجاز هـذا الخط الذى يعتبر غرة فى جبين السلطان عبد الحميد وصفحة اسلامية مشرقة من صفحات التـاريخ العثمانى ، قبيل أفول نجم الدولة العثمانية .

سادسا — ألقى البحث الضوء على جانب هام من جوانب عظمـة هـذا المشروع ، وذلك بابرازه حجم المنشـآت التى أقيمت على طول الخط ، من المحطات والورش والمستودعات وسقائف الاصلاح وحظائر القطارات ، ومساكن الموظفين والعمال ، وبيوت ايواء المسافرين ، ومركز الحجر الصحى فى تبوك فضـلا عن آبار وصهاريج الميـاه وقـلاع الحراسة ، واعطاء بعض النمـاذج لبنـاء هـذه المنشآت التى اندثر بعضها ، لاسيما فى القسم الحجازى من الخط ، وذلك مما يجسم لنـا الجهد الخارق ، والنفقات الهـائلة التى أنفقت على بناء تلك المنشآت ، كما أبرز البحث حقيقـة هامة وهى أن الخط قـد افتتح عند المـدينة المنورة قبل اتمام بنـاء بعض تلك المنشآت ، وأنها قد استكملت بعـد ذلك أثناء تشغيل الخط .

سابعا — أبرز البحث الصعوبات الهائلة التى اعترضت بناء الخط ، والجهود الضخمة التى بذلها القائمون على بنـائه فى سبيل تذليلها ، والتغلب عليها ، وكان أبرز تلك الصعوبات ، مشكلة العمالة والميـاه ، والسيول ، والرمال المتحركة ، والوقود ، وهجوم العـربان على الخط ومنشـآته ، ومن خلال معـالجة هـذه الموضـوعات ، أبرز البحـث بالاحصائيات الدور الخارق والفعـال الذى قام به الجنود العثمانيون فى بنـاء الخط ، والذين لولاهم ماتم بنـاء هذا الخط بهذه السرعة ، ولا بتلك النفقـات الضئيلة ، اذا ماقورن بالخطوط الحديدية العثمانية

الأخرى ، والأســاليب التى اتبعتهــا ادارة الخط فى تشجيع العمال وتنشيط حركة العمل ، كما ألقى البحث الضــوء على كيفية علاج بقية المشكلات ، ومحاولة الاستفادة فى علاج بعضها مثل الرمال المتحركة والوقود ، من التجارب السابقة التى مر بهــا الروس أثنــاء بنــائهم سكة حــديد قزوين ، وابتكار الحلول لمشاكل الميــاه والسيول وهجمات العربان ضد الخط ومنشآته •

ثامنا — وفى مجال تشغيل الخط ، عالج البحث الأسس الرئيسية الواجب توفرها للتشغيل ، مبرزا حرص ادارة الخط على توفير جهــاز ادارى وجهاز فنى ، من أفضل العنــاصر ، وتحديد أماكن تواجدهما ، لضمان تشغيل الخط على أعلى مستوى من الــكفاءة ، وذلك بالاستعانة بالخبرة الأجنبية فى الوظائف العليا الادارية والفنيــة — فى السنوات الأولى — وبالوطنيين فى الوظائف الصغرى ريثما يكتسبون الخــبرة الــكافية للاســتقلال بالتشغيل ، ثم حرص ادارة الخط على تزويده بأحدث المعــدات من القاطرات والعربات بكميــات وفيرة ، تضــارع الخطوط الحديدية العالمية المعاصرة للخط الحجازى •

تاسعا — أبرز البحث حقيقــة التآمر الاســتعمارى على الخط ، متتبعا مراحل التآمر الانجليزى عليه منذ المراحل الأولى لبنائه ، وذلك بالتشكيك فى جديتــه ، وعرقلة جمع التبرعات من مسلمى الهند ، وأثناء التنفيذ عنــدما رأت ادارة الخط بنــاء خط فرعى الى العقبــة ، وبعد التنفيذ بالتآمر مع الصهيونية على صــاحب المشروع العظيم السلطان عبد الحميد ، وكذلك التآمر الفرنسى بعرقلة مفاوضات اللجنة العليــا مع شركة سكة حديد دمشق / حماه الفرنسية ، ووقوف فرنسا بجانب انجلترا فى مسألة طابا ، ثم محاولة فرنسا السيطرة على الخط الحجازى فى عهد الاتحاديين ، ثم كانت المؤامرة الاستعمارية الــكبرى على الخط ابان الحرب العالمية الأولى ، وذلك بتدمير الخط وتعطيله •

عاشرا — أبرز البحث بالاحصائيات الوثائقية النتائج التى ترتبت

على بنــاء سكة حديد الحجاز ، موضحا فى الجانب الاقتصادى كيف حقق الخط عائــدا اقتصــاديا لميزانيــة الخط ، فضــلا عن الازدهار الاقتصـــادى الذى شمل الشام بعـــامة ، وعلى الأخص دمشق التى أصبحت أكبر مركز تجارى فى الشام ، ولا ســيما فى موسم الحج . وكذلك حيفا التى ازدهرت فيهـــا تجارة الصـــادر والوارد ، وأيضـــا اقليم الحجاز ، وخاصة المــدينة المنورة ، وأيضا فى الجانب العمرانى أبرز البحث ازدهار مينـــاء حيفا عمرانيا ، بعد أن كان ميناء صــغيرا خاملا ، وارتفاع عــدد سكانه بحيث شهدت حيفـــا أعظم نمو سكانى فى فلسطين فى فترة تشغيل الخط ، أما المدينة المنورة فقد كان ازدهارها العمرانى أكثر وضـــوحا من غيرها ، من حيث ارتفـــاع عـــدد سكانها ارتفاعا ملحوظا وانتشار العمران فى جنبـــاتها ، وارتفاع ثمن أراضى البنـــاء فيها ، ودخول الـــكهرباء اليها ، كما أصبحت المدينة — بعــد وصول الخط اليها — محافظة مستقلة تابعـــة لوزارة الداخلية العثمانية رأسا ، هــذا فضـــلا عن ظهور مجتمعات عمرانية جديدة على جانبى الخط ، وانتشار مكاتب البريد فى المــدن الواقعـــة على طول الخط ، بعد أن كان لايوجد فى الحجاز سوى مكتب بريد واحد فى جدة ، وفى الجانب السياسى أبرز البحث كيف حقق بنـــاء الخط نوعا من التضامن الاسلامى ، لم يسبق توفره منذ قرون خلت ، فقد ضاعف من التفاف المسلمين حول الخلافة الاسلامية ، وبذلك نقل حركة الجامعة الاسلامية من مجال الفكرة الى مجال الحركة ، الأمر الذى نتج عنه تضافر القوى الاستعمارية مع الصـــهيونية للقضـــاء على الخط وصـــاحبه ، أما فى الجانب العسكرى فقــد أبرز البحث الفوائد التى عادت على الـــدولة العثمانية من بنـــاء الخط عسكريا ، حيث أسهم الخط فى توطيد سلطة الدولة فى المنـــاطق الثـــائرة ، وفى التصـــدى للمؤامرات والدسائس الاستعمارية فى البحر الأحمر وغربى الجزيرة العربيـــة ، وفى توفير الحمـــاية للأماكن المقــدسة الاسلامية ضد أى اعتداء ، كما أكد البحث فى هـــذا الجانب على أن ظهور نتـــائج عسكرية للخط ، لايتعارض بأى

حال من الأحوال ، مع كون بواعث بنـاء الخط ليست عسكرية ، وانما هى فى المرتبة الأولى دينية سياسية •

حادى عشر — أما فى مجال استخدام الخط الحجـازى فى نقل الحجاج ، فقد أبرز البحث بالوثائق مدى الاستفادة من الخط فى موسم الحج ، موضحا كيف حقق الخط الهـدف الأسمى والمنشود من بنـائه فى هذا المجال ، فقد تم نقل حجاج الشرق والشمال والغرب الاسلامى عبر الخط الحجازى الى الأراضى المقـدسة ، ومنها الى بلادهم ، وكيف حقق الخط لهم الاقتصـاد فى الوقت والنفقات ، فضـلا عن الأمن والراحة والطمأنينة ، ولكى نعرف مدى ماقدمه الخط من خدمات جليلة فى هـذا المجال يكفى أن نعرف أن المسافة بين دمشق والمدينة المنورة، كانت تقطعها رحلة الحجاج بالقوافل فى أربعين يوما مع مشقات الطريق وصعوباته وخطورته ، فأصبح القطار الحجازى يقطعها فى أربعـة أو خمسة أيام على أقصى تقدير، ومن ثم فقد أبرز البحث كيف تدفق حجاج ايران والعراق والأكراد والشام والأتراك وشرق أوربا ومصر على دمشق وحيفا لاستخدام الخط الحجازى فى رحلتهم المباركة ، وكيف وضعت الحكومة الروسية النظم واللوائح لتنظيم عملية نقل الحجاج الروس عبر الخط الحجازى ، وكيف اهتمت شركة سكة حديد دمشق / حمـاه الفرنسية بالاشتراك مع الحكومة الفرنسية فى تنظيم عملية نقل الحجاج المغـاربة عبر الخط الحجازى ، لمـا فى ذلك من فوائد مادية تعود على الشركة الفرنسية من نقل حجاج المغرب الاسلامى من بيروت الى دمشق عبر الخط الفرنسى ، هذا فضلا عن المزايا التى يتمتع بها هؤلاء الحجاج من استخدامهم لهذا الخط الحجازى •

ثانى عشر — أما عن حالة الخط الحجازى بعـد الحرب العالميـة الأولى الى الوقت الحاضر ، فقد عالج البحث عـدة قضايا هامة ، منها تتابع حلقـات التآمر الاستعمارى على الخط بتقسـيمه ، ومحـاولة استنزافه بتقسيم ديون الدولة العثمانية على أقسامه الثلاث (السورى والفلسطينى والحجازى) ، ثم باستيلاء فرنسـا على القسم السورى

منه ، واسناد ادارته الى شركة سكة حــديد دمشق / حماه الفرنسية ، التى استنزفته أكثر من عشرين عاما ، ومنها محاولات اصلاح الخط فى عهد الهاشميين ، وكيف كان الاصــلاح مؤقتا نظرا لقــلة الامكانات المــادية ، مما نتج عنه تعطل الخط مرة آخرى ، ومنها اهتمام المسلمين باعادة تسيير الخط ، والمباحثات التى دارت بين الدول الثلاث (سوريا والأردن والسعودية) ذات العلاقة بالخط ، وكيف أن هذه المبــاحثات استمرت منذ سنة ١٩٤٦ الى سنة ١٩٧٩ ، على فترات متقطعــة ، وفى كل مرة كان يحصل الاتفاق على اعادة تسيير الخط ، وتشكل اللجــان للبدء فى التنفيذ ثم تأتى الأحداث السياسية لتعصف بكل ذلك ، لتبدأ المبــاحثات من جديد بعد استقرار الأوضاع السياسية فى المنطقة ، ثم العدول نهائيــا عن فــكرة اعادة الخط بعــد أن أصـــبح الأمل قريب المنــال .

ثالث عشر — قام البحث بدراسة حول أهمية اعادة تسيير الخط الحجازى فى الوقت الحاضر ، فأبرز أهمية ذلك فى مجال نقل الحجاج وفى المجال الاقتصــادى ، موضحا بالاحصائيات كيف أن اعادة تسيير الخط يحقق — فضــلا عن فوائده الدينيــة والاقتصادية الناتجة عن نقل حجاج الشــام والأتراك الذين لايزالون حتى اليوم يســتخدمون الطريق البرى الى الأماكن المقدسة — يحقق ازدهارا اقتصــاديا للدول الثلاث (السعودية والأردن وسوريا) ذات العلاقة بالخط ، لمــا بين هذه الدول من نشاط ملحوظ فى مجال الصادرات والواردات والسياحة وتجارة المرور (الترانزيت) .

رابع عشر — أفرد البحث دراسة عن أهمية اعادة الخط الحجازى بالنسبة للمملــكة العربيــة السعودية ، فأبرز الفوائد التى تعود على المملــكة من اعادة تسيير الخط ، فى مجال اعادة الروابط الاقتصــادية بين اقليم الحجاز والشام ، وفى مجال التكامل فى داخل المملــكة بين الطرق البرية والحديدية ، وفى مجــال ازدهار العمران الســكانى فى مناطق المملــكة الشاسعة ، وفى مجال تنمية الانتاج الزراعى ، وأيضا

النقل التجارى ، حيث يتوفر وسيلة نقل سريعة ورخيصة ، تحل العديد من مشكلات النقل داخل المملكة مما ينعكس أثره على أسعار البضائع المستوردة ، وأخيرا فى مجال تنشيط السياحة داخل المملكة العربية السعودية •

خامس عشر — وأخيرا فقد اعتمد البحث فى استقاء مادته العلمية الأساسية ، على الوثائق الانجليزية والفرنسية التى تستخدم لأول مرة ، كما زود بالعديد من الجداول والاحصائيات الرسمية والخرائط والصور لبعض منشآت الخط الحجازى التى زارها المؤلف بنفسه ، مما يضفى على البحث الجدية والموضوعية والحيدة التى يجب أن يتصف بها كل بحث أكاديمى •

والله هو الموفق والهادى الى سواء السبيل فهو — جل شأنه — من وراء القصد •

المؤلف

ملحـق

بثلاثة نماذج لمجموعات الوثائق التى استخدمها البحث

فنظرا لـكثرة عدد الوثائق المتوفرة لدى من الوثائق البريطانيـة غير المنشورة والمنشورة ، ومن الوثائق الفرنسية غير المنشورة ، ونظرا لأهميتها ولأن العديد منها يشكل تقارير مفصلة يصـل عـدد صفحات الواحد منها الى مايزيد عن الثلاثين صفحة ، فقد آثرت عدم نشرها فى هذا البحث ، على أن أقوم قريبـا جـدا — بمشيئة الله تعـالى — بنشرها جميعها والتعليق عليها فى مجلد مستقل •

وبصفة مؤقته — واتماما للفائدة — رأيت أن أنشر فى ذيل هـذا البحث ثلاثة نماذج لهذه الوثائق :

النموذج الأول — للوثائق البريطانية غير المنشورة •

النموذج الثانى — للوثائق الفرنسية غير المنشورة •

النموذج الثالث — للوثائق البريطانيـة التى نشرها دكتور بدول باللغة الانجليزية •

النموذج الأول وثيقة رقم (١)

No. 3.

Sir N. O'Conor to the Marquess of Lansdowne.—(*Received October 21.*)

(No. 676.)

Constantinople, October 16, 1908.

My Lord,

WITH reference to my despatch No. 485 of the 18th August, I have the honour to forward to your Lordship herewith copy of a despatch from His Majesty's Acting Consul at Damascus reporting on the progress made with the construction of the Hedjaz Railway.

A copy of the inclosed despatch has also been sent to His Majesty's Agent and Consul-General at Cairo.

I have, &c.
(Signed) N. R. O'CONOR.

Inclosure in No. 3.

Acting Consul Monahan to Sir N. O'Conor.

(No. 14.)

Damascus, October 7, 1908.

Sir,

WITH reference to my despatch No. [illegible] of the [illegible] ultimo, I have the honour to report as follows:—

There is now on the Hedjaz line a train from Damascus [illegible] (223 kilom.) and back three times a week. This train is primarily for the conveyance of material for the construction of the line, but tickets are also issued to passengers.

On the [illegible] instant, the Chief Engineer in charge of the construction, Herr Meissner, accompanied by three other engineers, left Damascus for Maan (about 460 kilom.) to set out the line beyond Maan, and persons likely to be well informed assert that he will go to Akaba, which would lend probability to the theory that the Ottoman Government intends to construct a branch from Maan to Akaba.

Herr Meissner has also been given charge of the construction of the rest of the [illegible] section of the Haifa line with an additional monthly pay of 1,000 fr. The French Company has refused to carry any longer material from Beirut for the Hedjaz Railway at a [illegible] rate, whereas it has hitherto allowed a 50 per cent. reduction, and for this reason the Ottoman Government intends to push on the construction of the Haifa Railway as fast as possible.

I have, &c.
(Signed) [illegible] H. MONAHAN.

ترجمة النموذج الأول وثيقة رقم (١)

من السير أوكونور الى المركيز لانزدون

الآستانة فى ١٦ أكتوبر ١٩٠٣ رقم ٦٧٦

سيدى اللورد

بالاشارة الى رسالتى رقم ٤٨٥ بتاريخ ١٨ أغسطس يشرفنى أن أرفق برسالتى نسخة من رسالة القائم بأعمال قنصل بريطانيا فى دمشق بشأن مدى تقدم أعمال بناء خط سكة حديد الحجاز ، وقد أرسلت صورة من هذه الرسالة أيضا الى مندوب بريطانيا وقنصلها العام فى القاهرة .

توقيع

أوكونور

المرفق

من نائب القنصل موناهان الى السير أوكونور

دمشق فى ٧ أكتوبر ١٩٠٣ رقم ٧٤

سيدى :

بالاشارة الى رسالتى رقم ٦٨ بتاريخ ٥ من الشهر الماضى ، يشرفنى أن أذكر مايلى :

يوجد حاليا على خط سكة حديد الحجاز قطار من دمشق الى عمان (٢٢٣ كم) ثلاث مرات فى الأسبوع ذهابا وايابا ، وهذا القطار أساسا لنقل مواد بناء الخط ، ولكن أيضا تصرف تذاكر للمسافرين ، وفى يوم ٥ الجارى غادر كبير المهندسين المشرف على بناء الخط الهرميسنر

وبصحبته ثلاثة مهندسين آخرين غادروا دمشق الى معان (مسافة ٤٦٠ كم تقريبا) ، وذلك لتمديد الخط بعد معان ، ويؤكد بعض العارفين بالأمور أنه سيذهب الى العقبة مما يوحى بأن الحكومة العثمانية تنوى بناء خط من معان الى العقبة •

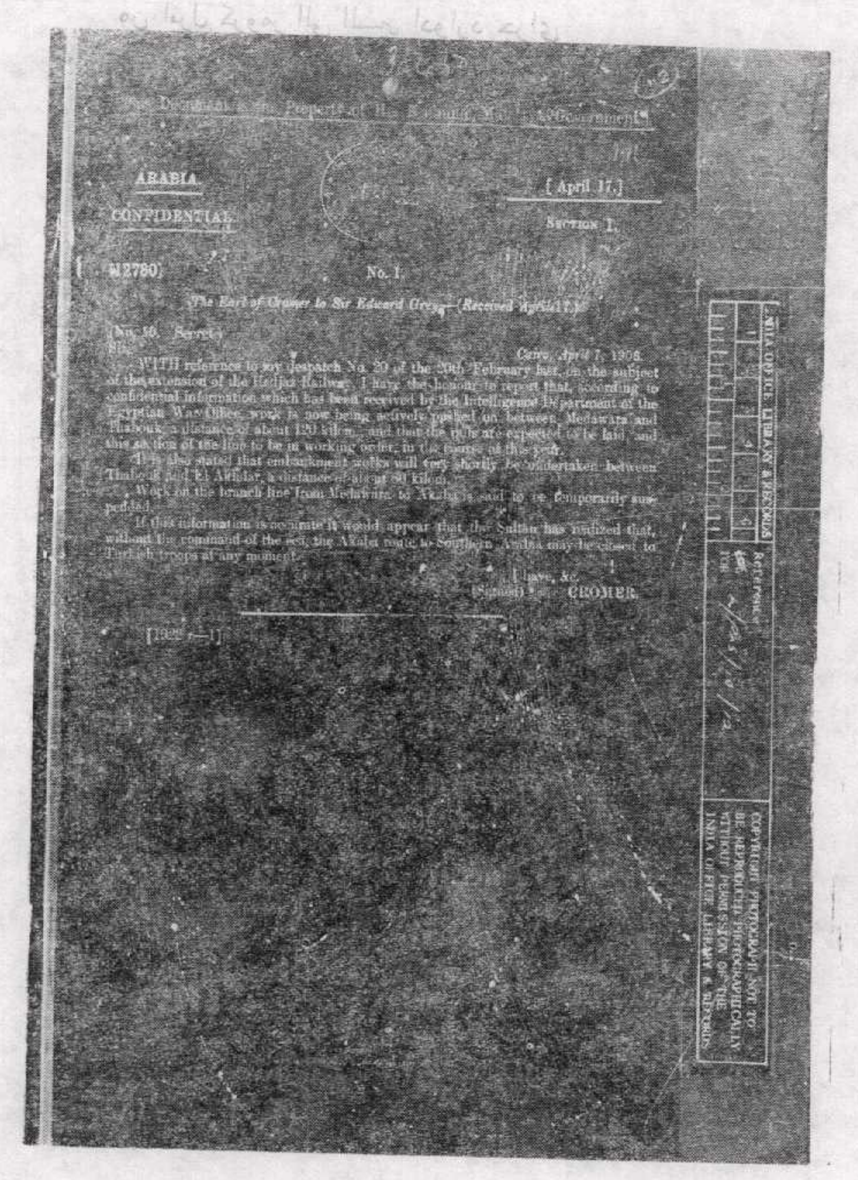
كما عهد الى الهر ميسنر بالاشراف على بناء القطاع الواقع شرقى الأردن من خط حيفا ، على أن يمنح راتبا شهريا اضافيا قدره ألف فرنك •

لقد رفضت الشركة الفرنسية أن تنقل بعد ذلك أية مواد لخط سكة حديد الحجاز من بيروت بأسعار مخفضة ، بعد أن كانت تمنح تخفيضا قدره ٥٥٪ ، ولذلك فان الحكومة العثمانية تنوى السير قدما فى بناء خط سكة حديد حيفا بأسرع مايمكن •

توقيع

موناهان

النموذج الأول وثيقــة رقم (٢)



This Document is the Property of His Britannic Majesty's Government.

ARABIA.

[April 17.]

CONFIDENTIAL.

Section 1.

[12780]

No. 1.

The Earl of Cromer to Sir Edward Grey.—(Received April 17.)

(No. 16. Secret.)

Sir,

Cairo, April 7, 1906.

WITH reference to my despatch No. 20 of the 20th February last, on the subject of the extension of the Hedjaz Railway, I have the honour to report that, according to confidential information which has been received by the Intelligence Department of the Egyptian War Office, work is now being actively pushed on between Medawara and Tabouk, a distance of about 120 kilom., and that the rails are expected to be laid, and this section of the line to be in working order, in the course of this year.

It is also stated that embankment works will very shortly be undertaken between Tabouk and El Akhdar, a distance of about 80 kilom.

Work on the branch line from Medawara to Akaba is said to be temporarily suspended.

If this information is accurate it would appear that the Sultan has realized that, without the command of the sea, the Akaba route to Southern Arabia may be closed to Turkish troops at any moment.

I have, &c.
(Signed) CROMER.

ترجمة النموذج الأول وثيقة رقم (٢)

من ايرل كرومر الى السير ادوارد جراى

القاهرة فى ٧ ابريل ١٩٠٦ رقم ٥٠ سرى

سـيدى :

بالاشـارة الى رسـالتى رقم ٢٠ بتاريخ ٢٠ من فبراير المـاضى بخصوص تمديد خط سكة حـديد الحجاز • يشرفنى ابلاغكم أنه طبقـا لمعلومات سرية تلقتها ادارة المخابرات بوزارة الحربية المصرية (نظارة الحربية) فان العمل يجرى حاليا بهمة ونشاط فى خط السكة الحديد فيما بين مدورة وتبوك وهى مسافة تبلغ نحو ١٢٠ كم • ومن المتوقع وضع القضبان ويصبح هـذا القطاع فى وضع التشغيل خلال هذه السنة •

كما يقال ان الأعمـال الأرضية (الحفر والردم) سـوف تبـدأ قريبـا فيما بين تبوك والأخضر وهى مسافة تبلغ ٨٠ كم تقريبـا • أما العمل على الخط الفرعى من المدورة الى العقبة فيقال انه أوقف مؤقتا •

فاذا كانت هـذه المعلومات صحيحة ، فيبـدو أن السلطان قـد أدرك أنه بدون السيطرة على البحر فان طريق العقبة الى جنوب الجزيرة العربية يمكن اغلاقه فى وجه القوات التركية فى أية لحظة •

توقيع

كرومر

النموذج الثانى وثيقـــة رقم (١)

Ministère des Affaires étrangères — RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris, le 29 Avril 1901.

Direction des Affaires Politiques

Sous Direction du Midi.

No. 122

ARRIVÉE 7 MAI 1901

Contribution du Maroc à la construction du chemin de fer de La Mecque.

1 p.j.

Monsieur, Notre Ministre au Maroc a été avisé par notre agent à Fez du départ probable pour Constantinople d'une mission qui serait chargée de remettre au Sultan une somme représentant la quote-part du Maroc dans les frais de construction du chemin de fer allant à La Mecque

J'ai l'honneur de vous adresser, ci-joint, copie du rapport que j'ai reçu de M. Révoil à ce sujet et je vous serai obligé de me tenir informé de ce que vous aurez pu apprendre, de votre côté, sur la mission dont il s'agit./.

Recevez, Monsieur, les assurances de ma haute considération.

Pour le Ministre et par autorisation
Le Conseiller d'État, Directeur

Maindre

à Monsieur Benoit,

Résident Général de France p.i.

à Tunis.

M. Révoil, Ministre de France à Tanger,

à M. Delcassé, Ministre des Affaires étrangères.

Tanger, le 17 Avril 1901.

Le gérant de notre Vice-Consulat à Fès vient de me faire part de l'information suivante:

Si Elhâdj Ettâleb Bennis, amin du Trésor, doit très prochainement quitter Fès pour se rendre à Constantinople. Il serait chargé auprès du Sultan d'une mission qui consisterait à remettre à l'Empereur Abdul hamid une somme de 750.000 francs représentant la quote-part du Maroc dans les frais de construction du chemin de fer qui doit desservir La Mecque.

Je transmets à toutes fins utiles à V.E. le renseignement donné par M. Marchand./.

ترجمة النموذج الثانى وثيقة رقم (١)

الجمهورية الفرنسية
وزارة الخارجية
ادارة الشئون الخارجية
باريس فى ٢٩ ابريل ١٩٠١ رقم ٢٢٢

رسالة الى المقيم العام فى تونس مسيو بنوا بشأن مساهمة مراكش فى بناء خط سكة حديد مكة .

سيدى :

لقد علم وزيرنا فى مراكش عن طريق مندوبنا فى فاس عن احتمال رحيل لجنة الى الآستانة مكلفة بأن تقدم للسلطان العثمانى مبلغ يمثل حصة مراكش فى تكاليف بناء خط السكة الحديد المتجه الى مكة .

ويشرفنى أن أبلغكم رفق هذا بالتقرير الذى تلقيته من المسيو رفوال فى هذا الموضوع ، واننى أرجو أن تجعلنى على علم بما تصل اليه من معلومات من جانبك عن البعثة المذكورة .

مرفق :

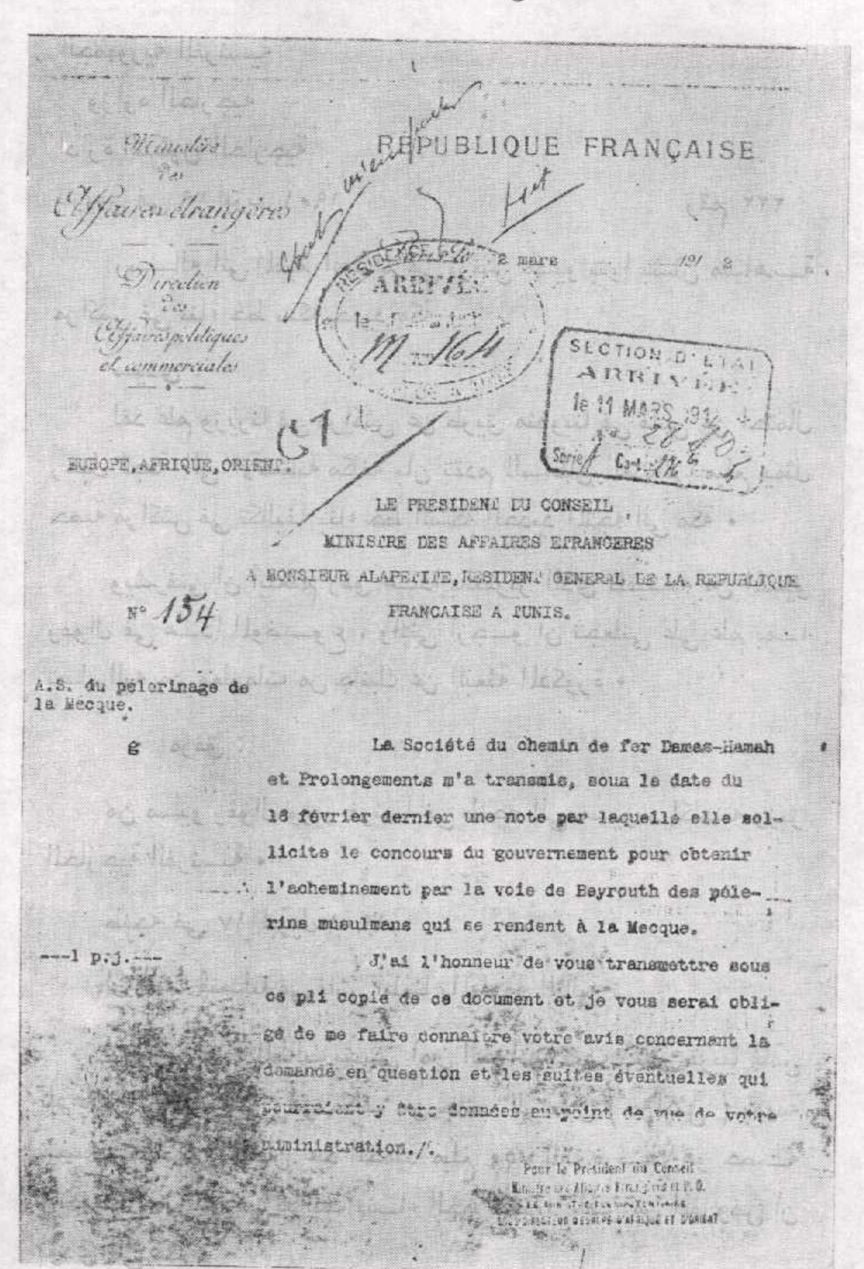
من مسيو رفوال وزير فرنسا فى طنجه الى مسيو ديلكاسيه وزير الخارجية الفرنسية .

طنجه فى ١٧ ابريل ١٩٠١

ان نائب قنصلنا فى فاس أبلغنا بالمعلومة التالية :

ان سى الحاج الطالب بنيسى أمين الخزانة سوف يغادر قريبا فاس للذهاب الى الآستانة وهو مكلف من جانب السلطان (مراكش) بمهمة تتضمن تسليم السلطان عبد الحميد مبلغ ٧٥٠ ألف فرنك هو حصة (نصيب) مراكش فى تكاليف بناء الخط الحديد الذى من المفروض أن يؤدى الى مكة .

النموذج الثانى وثيقة رقم (٢)



Ministère des Affaires étrangères

Direction des Affaires politiques et commerciales

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

2 mars 1913

SECTION D'ÉTAT ARRIVÉE le 11 MARS 1913

EUROPE, AFRIQUE, ORIENT.

LE PRESIDENT DU CONSEIL
MINISTRE DES AFFAIRES ETRANGERES

A MONSIEUR ALAPETITE, RESIDENT GENERAL DE LA REPUBLIQUE FRANCAISE A TUNIS.

N° 154

A.S. du pèlerinage de la Mecque.

La Société du chemin de fer Damas-Hamah et Prolongements m'a transmis, sous la date du 18 février dernier une note par laquelle elle sollicite le concours du gouvernement pour obtenir l'acheminement par la voie de Beyrouth des pèlerins musulmans qui se rendent à la Mecque.

---1 p.j.---

J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli copie de ce document et je vous serai obligé de me faire connaître votre avis concernant la demande en question et les suites éventuelles qui pourraient y être données au point de vue de votre administration./.

Pour le Président du Conseil
Ministre des Affaires Etrangères et P.O.

CHEMIN de FER OTTOMAN DAMAS-HAMA ET PROLONGEMENTS.

Depuis quelques années, à la suite d'accords entre notre chemin de fer et certaines agences de navigation, un très grand nombre de pélerins musulmans viennent en bateau à Beyrouth d'où ils se rendent aux lieux saints de l'Islam, en utilisant, de Beyrouth à Damas, le chemin de fer Damas-Hama et prolongements et, à partir de Damas, le chemin de fer du Hedjaz. Au retour, ils prennent le même chemin.

On remarque que les pélerins musulmans de sujétion française ne viennent pas par Beyrouth et qu'ils continuent à passer par Djeddah.

Etant donnée l'étendue des territoires de religion musulmane qui sont maintenant sous la domination française, il est évident qu'il y aurait un grand intérêt à exercer une action sur les populations de l'Algérie, de la Tunisie et du Maroc, pour diriger leurs pélerins par la voie de Beyrouth, qui est la plus prompte, la plus sûre, et donne le plus de confortable.

Lorsque les Algériens et Tunisiens se rendent à la Mecque, par Djeddah, ils ont un parcours de 24 heures à faire en caravane, de ce port à la Mecque, puis un nouveau parcours de 12 jours de la Mecque à Médine et, enfin, un nouveau trajet de 9 jours en caravane de Médine à la côte de la mer Rouge.

Ce parcours est long et très fatigant. Il doit, en outre, être très onéreux. Enfin, il ne permet pas aux musulmans la visite de Damas qui est recommandée par leur religion.

Ces pélerins d'Afrique passent par Djeddah par tradition, parce que leurs hadjis précédents ont suivi cet itinéraire, parce qu'ils sont dans les mains de courtiers qui guident annuellement le hadj par cette voie, et exploitent les hadjis sans contrôle, parce qu'ils ignorent enfin la combinaison si pratique que donnent notre ligne et celle du Hedjaz.

Nous avions donc pensé qu'il vous serait, peut-être, facile d'obtenir du ministère une action de nos dirigeants d'Algérie, de Tunisie et du Maroc, en vue de faire valoir, dans ces possessions, auprès des intéressés, les avantages de l'itinéraire par Beyrouth et Damas.

Il semblerait d'ailleurs bien naturel que le gouvernement français favorisât le passage par un chemin de fer à capitaux français.

Il est certain que, si les musulmans de nos possessions africaines suivaient l'itinéraire de Beyrouth, nous y trouverions un très important supplément de recettes.

Nous désirerions, avec votre appui auprès du ministère, réaliser une combinaison se rapprochant de celle adoptée par le gouvernement russe et grâce à laquelle tous les pélerins russes voyagent sous la protection de leur consulat, guidés par les autorités de leur pays depuis leur départ jusqu'à leur retour et groupés d'une manière habilé pour que leur voyage se fasse dans les meilleures conditions possibles, suivant des itinéraires fixes, intelligemment étudiés.

Nous avons ainsi transporté 6.000 russes cette année.

Nous vous serions très reconnaissants de vouloir bien vous renseigner et nous renseigner nous-mêmes, s'il y a une suite possible à ce que nous avons entrevu, car nous espérons pouvoir échafauder ici, pour les pélerins africains, une combinaison analogue à celle que nous avons avec la Maison Tattarachi pour les pélerins russes./.

Beyrouth, le 16 février 1912.

ترجمة النموذج الثانى وثيقة رقم (٢)

الجمهورية الفرنسية

وزارة الخارجية

من وزير الخارجيـة الى المقيم العـام للجمهورية الفرنسـية فى تونس ، برقم ١٥٤ بتاريخ ٢ مارس ١٩١٣ ٠

ان شركة سكة حديد دمشق / حماه قدمت لنـا مذكرة بتاريخ ١٦ فبراير المـاضى تطلب فيها مساعدة الحكومة لها فى الحصول على طريق (خط) بيروت للحجاج المسلمين الذاهبين الى مكة ٠

ويشرفنى أن أبعث اليكم صورة من الوثيقة ، وسأكون ممتنا اذا ابلغتمونى برأيكم فى هذا الأمر ٠

ملحـق

خط السكة الحديد العثمانى دمشق / حمـاه وامتداداته

منذ بضـعة سـنوات ، وعقب الاتفـاقات بين سككنا الحديدية وبعض الوكالات الملاحيـة ، فان كثيرين من الحجـاج المسلمين صاروا يذهبون بالبواخر الى بيروت ومنهـا الى الأراضى المقـدسة الاسلامية مستخدمين من بيروت الى دمشق خط سكة حـديد دمشق / حمـاه وامتداداتها ، ومن دمشق يستخدمون خط سكة حـديد الحجاز ، وفى العودة يأخذون نفس الطريق ٠

ويلاحظ أن الحجاج المسلمين من رعايا فرنسا (يحملون الرعوية) لايعودون بطريق بيروت ولـكن يمرون بجدة ٠

ونظرا لاتساع رقعةالأراضى الاسلامية التى تخضع حاليا للسيادة الفرنسية فمن الواضح أنه ستكون هنـاك فائدة كبرى اذا ماتم السعى لدى شـعوب الجزائر وتونس ومراكش لـكى يوجهوا حجاجهم الى طريق بيروت الذى يعتبر أكثر سرعة وأكثر أمنا وأكثر راحة ٠

فعندما يذهب الجزائريون والتونسيون الى مكة عن طريق جـده فان عليهم أن يقطعوا المسافة من هذا الميناء الى مكة فى أربع وعشرين ساعة بالقوافل ، وبعد ذلك اثنى عشر يوما من مكة الى المدينة ، وأخيرا تسعة أيام بالقوافل من المـدينة الى ساحل البحر الأحمر • وهذا الطريق طويل ومتعب ، كما أنه لايسمح للحجاج المسلمين بزيارة دمشـق التى توصى بها عقيدتهم •

وهؤلاء الحجاج الأفارقـة يمرون بجـدة من واقـع التقاليد لأن أسلافهم من الحجاج كانوا يسيرون فى هذا الطريق لأنه كان فى أيدى الوكلاء الذين يرشدون الحجاج سنويا عبر هـذا الطريق ، ويستغلون الحجاج دون رقابة لأنهم يجهلون تلك النتيجة العملية التى يعطيها خطنا وخط الحجاز •

ولذلك فان لدينا فكرة ربما يكون من السهل الحصول من الوزارة على قرار من حكامنا فى الجزائر وتونس ومراكش يهدف الى تأكيد مزايا طريق بيروت ودمشق لدى المختصين فى أقاليمهم •

ويبدو طبيعيـا أن الحكومة الفرنسية تحبذ استخدام خط سـكة حديد أنشىء برءوس أموال فرنسية •

ومن المؤكد أنه اذا استخدم المسلمون فى ممتلـكاتنا الاسـلامية طريق بيروت فاننا سوف نحصل على عائدات اضافية •

ونحن نرغب — بمعونتكم لدى الوزارة — تحقيق نتيجة تشبه تلك التى حققتها الحكومة الروسـية ، وبفضـلها فان كل الحجاج الروس يسافرون تحت حمـاية قنصلياتها منذ رحيلهم وحتى عودتهم ، ويجمعون فى مجموعات بطريقة ماهرة وحتى تصبح رحلتهم فى أحسن الظروف الممكنة فانهم يتبعون طرقا محددة ومدروسة بعناية ، ولقـد قمنا بنقل ستة آلاف روسى هذا العام •

بيروت فى ١٦ فبراير ١٩١٢ •

النموذج الثالث :

[7541]

No. 39.

The Earl of Cromer to Sir Edward Grey.—(Received March 3.)

(No. 20. Secret.)

Sir,

Cairo, February 21, 1906.

WITH reference to recent correspondence on the subject of Turkish plans for the extension of the Hedjaz Railway to Akaba, and of the number of Ottoman troops in that neighbourhood, I have the honour to inclose herewith copy of a note furnished to me by an English gentleman of good standing resident in Cairo, of a conversation which he had with M. Martini, ex-Locomotive Superintendent at Haifa, who states that he was summarily dismissed for having employed on the railway an Englishman named Gee.

You will observe that, according to M. Martini, the Turks have now abandoned the Ma'an–Akaba extension in favour of a branch from Medawara to Akaba, which appears to possess several advantages as regards water and supplies.

You will also observe that, according to M. Martini, the Turks have only five battalions of Nizams at railhead, south of Ma'an. According to previous information, they had some 20,000 men at Ma'an.

Another point which is worth noticing is M. Martini's statement that it would take the Turks a month to concentrate 16,000 men at Akaba.

I venture to suggest that the information contained in this note should be communicated to the Intelligence Division of the War Office.

I have, &c.

(Signed) CROMER.

Inclosure in No. 39.

Notes of a Conversation with M. R. A. Martini, ex-Locomotive Superintendent, Haifa.

The Hedjaz Line.—The line from Ma'an to Kala'at Medawara is now complete. There is one intermediate station, a mere shed, at Batn-el-Ghoul, where there are two 400-metre sidings. Kala'at Medawara is well supplied with water, and provisions can be got there, corn being grown in the oasis. The Ma'an–Akaba extension has been given up in favour of a line from Medawara to Akaba. The final survey of the route was completed in September 1905 by three Germans coming from Akaba. Water is obtainable along the route, where there are few great natural difficulties, and the line should be completed very rapidly. At present, bridging material has gone down with parties of Italian workmen and contractors for the bridges. All the troops have left Ma'an for railhead, where, according to informant, some five battalions Nizam are concentrated. They are armed with the Martini, but have no artillery.

The embankment work has already begun, though no rails have been laid.

The new line will run from east to west (roughly), and will be less vulnerabl to attack than the proposed Ma'an–Akaba line, which would have run more or less parallel with the Egyptian frontier. On the other hand, M. Martini informed me that it would take longer to concentrate troops at Akaba viâ Medawara.

His calculations worked out as follows:—

Average troop train, 1 engine, 10 carriages.
Average carriage capacity, 40 men.
Average train capacity, 400 men without stores.*

* This is understated, if the news I received at Ma'an of the mobilization in 1905 is correct. It [illegible] 500 men to a train.

[1629]

Ten trains could get off on the first day of mobilization, and each train should make four journeys per month. This would give each train 1,600 men per month, and as not more than ten engines are ever in good order at one time, some 16,000 men could be concentrated in a month at Medawara. This estimate takes no account of artillery or heavy baggage on the one hand, or, on the other, of the troops already at Medawara, some 4,000 or 5,000 in number.

Germans.—Informant described conversations with Germans, who were anti-British in feeling. He was expelled for employing an Englishman, one Gee, of Haifa, who was also expelled from the service of the line. Informant stated that only fifteen or sixteen Germans were employed on the line. They frequently attacked British policy, &c., before the Turks, few of whom had pro-British sympathies. Herr Meissner's influence was greater than ever among the Turks. Martini believed that no Englishman could travel on the line south of Amman at present.

Cairo, February 20, 1906.

Bidwell : A. Arabia, vl, P. P. 53 — 54

ترجمة النموذج الثالث

من ايرل كرومر الى السير ادوارد جراى

القاهرة فى ٢١ فبراير ١٩٠٦ رقم ٢٠ سرى

سيدى :

بالاشارة الى مراسلتى السابقة بشأن موضوع الخطط التركية لمد خط سكة حديد الحجاز الى العقبــة ، وعدد القوات العثمانية فى هذه المنطقــة يشرفنى أن أرفق برسالتى هذه صـــورة من مذكرة قدمها لى رجل انجليزى مقيم فى القـــاهرة وله شأنه ، عن محادثة جرت بينه وبين مسيو مارتينى ، المفتش السابق بالسكة الحديد فى حيفا والذى فصــل لأنه استخدم فى الخط شخصا انجليزيا يدعى جى ٠

وسوف تلاحظون أنه طبقــا لـــمذكرة مارتينى فان للأتراك خمس كتائب عند رأس الخط جنوب معان ، وطبقا لمعلومات سابقة كان لديهم نحو عشرون ألف رجل فى معان ٠

وهنــاك نقطــة أخـــرى جــديرة بالملاحظة وهى مايقوله مسيو مارتينى من أن الترك قـــد يستغرقون نحو شهر لجمع ١٦ ألف رجل فى العقبـــة ٠

واننى لأجرؤ بأن أقترح أن تحـــال المعلومات الواردة فى مذكرة مسيو مارتينى الى قسم المخابرات بوزارة الحربية ٠

توقيع

كرومر

ملحــق

ملاحظات على حــديث مسيو مارتينى

خط سكة حديد الحجاز :

ان هذا الخط من معان الى قلعــة مدورة قــد تم الآن ، وتوجــد عليه محطة وسيطة عند بطن الغول ، وقلعــة مدورة لديها امدادات جيدة من المــاء ويمكن الحصول على المؤن فيها بسهولة حيث أن القمح ينمو فى الواحة ، وقــد عدل عن تفريعــة معان / العقبــة من أجل خط من مدورة الى العقبــة ، وقــد تم المسح النهائى للطريق فى سبتمبر ١٩٠٥ على يد ثلاثة من الألمان قادمين من العقبــة • والحصــول على المــاء سهل على طول الخط ، ولا توجد ألا صعوبات طبيعيــة قليلة ، والخط لابد من انجازه بسرعة ، وتجرى أعمــال الجســور حاليـــا على يد مجموعات من المقاولين والعمال الايطاليين •

وكل القوات غادرت معان الى رأس الخط ، حيث تتجمع — طبقــا لمعلومات محدثى — خمس كتائب مسلحة بالمارتينى (بنــادق) ولــكن بدون مدفعية •

وقــد بدأت أعمــال الجسور ولو أنه لم توضع القضبان بعــد ، وسوف يمتد الخط الجديد من الشرق الى الغرب ، وسيكون أقل عرضة للاعتداء (للهجوم) من خط معان / العقبــة المقترح ، والذى كان من المفروض أن يسير محاذيا تقريبــا للحدود المصرية ، ومن ناحية أخرى أبلغنى مسيو مارتينى أن تجميع قــوات فى العقبــة عن طريق مدورة سيستغرق مدة أطول ، وهذه هى تقديراته :

قطار قوات متوسط بقاطرة واحدة وعشر عربات •

متوسط حمولة العربة ٤٠ رجلا •

متوسط حمولة القطار ٤٠٠ رجل بدون امدادات •

وستقوم عشرة قطارات فى أول يوم للتعبئة ، وكل قطـــار سيقوم بأربع رحلات كل شهر ، أى أن كل قطار سيحمل ١٦٠٠ رجل كل شهر ، ولمـــا كان لايوجد أكثر من عشر قاطرات فى حالة جيدة فى وقت واحـــد فانه من الممكن جمع ١٦ ألف رجل فى مدورة خلال شهر • وهذا التقدير لايدخل فى اعتباره المـــدفعية أو الأمتعة الثقيلة من ناحية ، ولا القوات التى كانت موجوة أصـــلا فى مدورة وهى حوالى ٤٠٠٠ — ٥٠٠٠ تقريباً من ناحية أخرى •

الألمان : لقد وصف محدثى محادثات جرت مع بعض الألمان الذين يكنون شعورا معاديا للانجليز • ولقد طرد لأنه استخدم رجلا انجليزيا يسمى جى فى حيفا ، وقـــد طرد جى أيضـــا من الخـــدمة على الخط ، وقال محدثى ان الألمـــان المســـتخدمين فى الخط حوالى ١٥ —١٦ وهم يهاجمون السياسة البريطانية أمام الترك الذين لايتعاطف مع الانجليز الا القليل منهم • وللهر مسنر نفوذ كبير لدى الترك أكثر من أى وقت مضى ، ويعتقد مسيو مارتينى أنه ليس فى استطاعة أى شخص انجليزى أن يسافر على الخط جنوبى عمان فى الوقت الحاضر •

القاهرة فى ٢٠ فبراير ١٩٠٦ •

مصــادر البحث ومراجعــه

أولا ــ الوثائق البريطانية غير المنشورة :

سجلات وزارة الهنــد :

India Office Records (I. O. R)

L/P & s/10/12 & 385.

١ ــ رسالة من السفير البريطانى فى الآستانة الى وزير الخارجيــة البريطانية برقم ٣٨ وتاريخ ٢٩ يناير ١٩٠١ ، مرفق بها رســالة من القنصــل البريطــانى فى دمشق الى السفير البريطانى فى الآستانة برقم ٣ وتاريخ ٧ يناير ١٩٠١ ·

٢ ــ رسالة من وزير الخارجية البريطانية الى وزير الهنــد (بدون رقم) بتاريخ ٢٣ فبراير ١٩٠١ ·

٣ ــ رسالة من السفير البريطانى فى الآستانة الى وزير الخارجيــة البريطانية برقم ١٠٦ وتاريخ ١٢ مارس ١٩٠١ ·

٤ ــ جريدة الديلى ميل ، العــدد الصــــادر فى يوم الجمعــة ٢٢ مارس ١٩٠١ ·

٥ ــ رسالة من السفير البريطانى فى الآستانة الى وزير الخارجيــة البريطانية برقم ١١٧ وتاريخ ٢٣ مارس ١٩٠١ ·

٦ ــ تقرير من حكومة الهند بشأن فتح باب الاكتتاب فى الهند لبنــاء الخط (بدون رقم) بتاريخ ٢٣ مايو ١٩٠١ ·

٧ ــ رسالة من السفير البريطانى فى الآستانة الى وزير الخارجيــة البريطانية برقم ٢٧٩ وتاريخ ٢٩ يوليو ١٩٠١ ·

٨ — رسالة من السفير البريطانى فى الآستانة الى وزير الخارجيـــة البريطانية برقم ٣٢٤ وتاريخ ٤ سبتمبر ١٩٠١ ·

٩ — رسالة من وزير الخارجية البريطانية الى وزير الهنــد (بدون رقم) بتاريخ ٢ أكتوبر ١٩٠١ ·

١٠ — رسالة من السفير البريطانى فى الآستانة الى وزير الخارجيـــة البريطانية برقم ٣٣ وتاريخ ٢٨ يناير ١٩٠٢ ، مرفق بها التقرير الذى رفعه القنصل البريطانى فى دمشق الى السفير البريطانى فى الآستانة ، بشأن سكة حـــديد الحجـــاز برقم ٥ وتاريخ ١٣ يناير ١٩٠٢ ·

١١ — رسالة من السفير البريطانى فى الآستانة الى وزير الخارجيـــة البريطانية ، برقم ٤١ وتاريخ ٣ فبراير ١٩٠٢ ، مرفق بها رسالة من نائب القنصل البريطانى فى جده الى السفير البريطـــانى فى فى الآستانة ، برقم ٣ وتاريخ ٩ يناير ١٩٠٢ ·

١٢ — رسالة من السفير البريطانى فى الآستانة الى وزير الخارجيـــة البريطانيـــة برقم ٣٠٢ وتاريخ أول يوليـــو ١٩٠٢ ، مرفق بهـــا مقتطفات من جريدة اقدام الصادرة فى ٣٠ يونيو ١٩٠٢ ·

١٣ — رسالة من السفير البريطانى فى الآستانة الى وزير الخارجيـــة البريطانيـــة برقم ٤١٥ وتاريخ ٢١ سبتمبر ١٩٠٢ ، مرفق بهـــا رسالة موناهان نائب القنصل البريطانى فى دمشق الى الســـفير البريطانى فى الآستانة (بدون رقم) بتـــاريخ ٨ سبتمبر ١٩٠٢

١٤ — رسالة من السفير البريطانى فى الآستانة الى وزير الخارجيـــة البريطانية (بدون رقم) بتاريخ ٣٠ ديسمبر ١٩٠٢ ، مرفق بهـــا نسخة من رسالة الملحق العسكرى فى السفارة الى السفير المذكور برقم ٤٠ وتاريخ ٣٠ ديسمبر ١٩٠٢ ·

١٥ — رسالة من السفير البريطانى فى الآستانة الى وزير الخارجيــة البريطانية برقم ٦٧٦ وتاريخ ١٦ أكتوبر ١٩٠٣ ، مرفق بها نسخة من رسالة القــائم بأعمال القنصل البريطــانى فى دمشق الى السفير البريطــانى فى الآســتانة ، برقم ٧٤ وتاريخ ٧ أكتوبر ١٩٠٣ .

١٦ — رسالة من وزارة الخارجية البريطانية الى وكيــل وزارة الهنــد (بدون رقم) بتاريخ ٣٠ أكتوبر ١٩٠٣ .

١٧ — رسالة من نائب الملك بالهند الى وزير الخارجيــة البريطانيــة (بدون رقم) بتاريخ ٧ يناير ١٩٠٤ .

١٨ — رسالة من ويلــكى يونج (H. Wilkie — Young) الى مجهــول (بدون رقم) بيروت بتاريخ ٢٣ مارس ١٩٠٤ ، ويشير فى مقدمة الرسالة الى أن المرسل اليه قــد كلفه بكتابة ملاحظاته عن تقدم العمل فى خط سكة حديد الحجاز .

١٩ — رسالة من السفير البريطانى فى الآستانة الى وزير الخارجيــة البريطانية برقم ٢٥٢ ، وتاريخ ٦ ابريل ١٩٠٤ ، مرفق بها رسالة من الملحق العسكرى البريطانى بالآستانة ، برقم ٢٨ ، وتاريخ ٤ ابريل ١٩٠٤ ، بشأن خط سكة حديد دمشق / مكة .

٢٠ — رسالة من السفير البريطانى فى الآستانة الى وزير الخارجيــة البريطانية ، برقم ٨٨٦ وتاريخ ٦ ديسمبر ١٩٠٥ .

٢١ — رسالة من اللورد كرومر المعتمد البريطــانى فى مصر الى وزير الخارجية البريطانية برقم ٥٠ وتاريخ ٧ ابريل ١٩٠٦ .

٢٢ — تقرير من حكومة الهند بشأن جمع الأموال فى بشاور لخط سكة حديد دمشق / مكة (بدون رقم وبدون تاريخ) .

٢٣ — رسالة من سملا (الهنـد) برقم ٧٠٧ وتاريخ ١٢ ابريل ١٩٠٦، تلقتها ادارة الشئون الداخلية فى حكومة الهنـد ، وحولتها الى ادارة الشئون الخارجية بحكومة الهند للعرض ، مرفق بها رسالة أخرى برقم ٤٩٣ من كلـكتا بالهنـد بتاريخ ١٠ مارس ١٩٠٦ ، كان قـد كتبهـا مولاى عبـد القيوم سـكرتير شرف اللجنـة المركزية لصـندوق خط سكة حـديد الحجاز ، وبعث بهـا الى السكرتير الخاص لنائب الملك وحاكم عام الهند .

٢٤ — رسالة من السفير البريطانى فى الآستانة الى وزير الخارجيـة البريطانية برقم ٢٦٨ وتاريخ ٢١ ابريل ١٩٠٦ ، مرفق بها رسالة من القائم بأعمال القنصل البريطانى فى دمشـق الى السـفير البريطانى فى الآستانة ، برقم ١٠ وتاريخ ٤ ابريل ١٩٠٦ .

٢٥ — رسالة من السكرتير المساعد لحكومة الهند (الادارة الخارجية) الى المقيم البريطانى فى حيدر آباد برقم ٢٢٣٣ وتاريخ ٢٩ مايو ١٩٠٦ .

٢٦ — رسالة من المقيم البريطانى فى حيدر أباد الى السكرتير المساعد لحكومة الهنـد (ادارة الشئون الخارجية فى سملا) برقم ٩٥ وتاريخ ١٦ يونيو ١٩٠٦ .

٢٧ — رسالة من السكرتير المساعد لحكومة الهند الى الملا عبد القيوم سكرتير شرف اللجنة المركزية لصندوق خط سكة حديد الحجاز ، برقم ٢٨٤٨ وتاريخ ٦ يوليو ١٩٠٦ .

٢٨ — تقرير اللجنة العليـا لخط سكة حديد الحجاز الحميدى الى سعادة عزت باشا سكرتير ثانى القصر ، نشرته ملخصا صحيفة اقدام فى عددها الصادر فى ٣ سبتمبر ١٩٠٦ .

٢٩ — رسالة من السفير البريطانى فى الآستانة الى وزير الخارجية البريطانية برقم ٦٦٧ وتاريخ ٢٨ سبتمبر ١٩٠٦ ، مرفق بها رسالة من القنصل البريطانى فى البصرة الى السفير البريطانى فى الآستانة ، برقم ٦١ وتاريخ ٣٠ أغسطس ١٩٠٦ ، متضمنة ترجمة اقتباس من صحيفة (البصرة جازيت) الصادرة فى ١٠ أغسطس ١٩٠٦ باللغة العربية .

٣٠ — رسالة من السفير البريطانى فى الآستانة الى وزير الخارجية البريطانية برقم ٦٦٥ ، وتاريخ ٢٨ سبتمبر ١٩٠٦ ، مرفق بها رسالة من القنصل البريطانى فى دمشق الى السفير البريطانى فى الآستانة ، برقم ٢١ وتاريخ ٤ سبتمبر ١٩٠٦ .

٣١ — تقرير من أولر (Auler) باشا بشأن خط سكة حديد الحجاز . الجزء الثالث تاريخ الانشاء ، وهو يتضمن معلومات دقيقة ومفصلة عن عملية بناء الخط الحجازى حتى نهاية عام ١٩٠٦ .

٣٢ — رسالة من السفير البريطانى فى الآستانة الى وزير الخارجية البريطانية ، برقم ٢٦٢ وتاريخ أول مايو ١٩٠٧ ، مرفق بها رسالة من القنصل البريطانى فى دمشق الى السفير البريطانى فى الآستانة (بدون رقم وبدون تاريخ) .

٣٣ — رسالة من السفير البريطانى فى الآستانة الى وزير الخارجية البريطانية ، برقم ٦١٩ وتاريخ ٢٥ سبتمبر ١٩٠٧ ، مرفق بها رسالة من القنصل البريطانى فى دمشق الى السفير البريطانى فى الآستانة (بدون رقم وبدون تاريخ) .

٣٤ — رسالة من لاسل السفير البريطانى فى برلين الى وزير الخارجية البريطانية ، برقم ٦٠ وتاريخ ١١ فبراير ١٩٠٨ ، متضمنة خبرا نشرته صحيفة « فرانكفورتر زايتونج » الألمانية ، نقلا عن مراسلها فى الآستانة .

٣٥ — رسالة من السفير البريطانى فى الآستانة الى وزير الخارجية البريطانية برقم ٧٦ وتاريخ ١٨ فبراير ١٩٠٨ ، مرفق بها رسالة من القنصل البريطانى فى جدة الى السفير البريطانى فى الآستانة ، برقم ٣ وتاريخ ٣ فبراير ١٩٠٨ .

٣٦ — مذكرة كامبون فى ٧ سبتمبر ١٩٠٨ (مكتب الاصلاحات الصحية الشرقية) .

٣٧ — رسالة من السفير البريطانى فى الآستانة الى وزير الخارجية البريطانية ، برقم ١٧٨ وتاريخ ٢٣ نوفمبر ١٩٠٨ ، مرفق بها رسالة من القنصل البريطانى فى جده الى السفارة فى الآستانة، برقم ٥٢ وتاريخ ٤ نوفمبر ١٩٠٨ .

٣٨ — رسالة من قنصل بريطانيا العام فى الاسكندرية الى وزير الخارجية البريطانية برقم ٤ وتاريخ ١٥ مايو ١٩٠٩ ، مرفق بها تقرير دكتور موريسون عن اجتماع شهر مايو لمكتب الحجر الصحى .

٣٩ — رسالة من السفير البريطانى فى الآستانة الى وزير الخارجية البريطانية ، برقم ١٦٠ وتاريخ ٥ ديسمبر ١٩٠٩ ، مرفق بها تقرير دكتور كليمو المندوب البريطانى فى مكتب الصحة ،برقم ١٠١ وتاريخ ٣٠ نوفمبر ١٩٠٩ .

٤٠ — تقرير من حكومة الهند عن التبرعات للخط فى الهند ، بتاريخ يونيو ١٩١٠ .

٤١ — رسالة من السفير البريطانى فى الآستانة الى وزير الخارجية البريطانية ، برقم ١١١ وتاريخ ١٠ يونيو ١٩١٢ ، مرفق بها تقرير من كليمو المندوب البريطانى بمكتب الصحة ، بشأن الاجراءات الصحية لخط سكة حديد الحجاز برقم ٦٦ وتاريخ ٨ يونيو ١٩١٢ .

٤٢ — رسالة من كوكس (المقيم البريطانى فى الخليج) الى سكرتير حكومة الهند (بدون رقم) بتاريخ ١١ يونيو ١٩١٤ ، مرفق بها مذكرة تلقاها الأول من شكسبير فى شبه جزيرة سيناء ، بتاريخ ٢١ مايو ١٩١٤ ، بشأن المساعدات العسكرية التى قدمتها الحكومة العثمانية لابن الرشيد أثناء نزاعه مع عبد العزيز آل سعود ، والتى نقلت عبر خط سكة حديد الحجاز .

ثانيا — الوثائق الفرنسية غير المنشورة :

الوثائق الفرنسية بخزانة الوثائق بتونس — تسلسل أ ، قضايا الشرق ، كرتون رقم ٢٧٦ مكرر ، الملفان رقم ٥ ، ٦ :

١ — رسالة من ادارة الشئون الخارجية الفرنسية الى مسيو بنوا المقيم العام الفرنسى فى تونس ، برقم ٢٢٢ وتاريخ ٢٩ ابريل ١٩٠١ ، بشأن مساهمة مراكش فى بناء خط سكة حديد مكة ، ومرفق بها رسالة من مسيو رفوال وزير فرنسا فى طنجة الى مسيو ديلكاسية وزير الخارجية الفرنسية (بدون رقم) بتاريخ ١٧ ابريل ١٩٠١ .

٢ — رسالة من وزير الخارجية الفرنسية الى المقيم العام للجمهورية الفرنسية فى تونس ، برقم ١٥٤ وتاريخ ٢ مارس ١٩١٢ ، مرفق بها مذكرة قدمتها شركة سكة حديد دمشق / حماه الفرنسية الى الحكومة الفرنسية بتاريخ ١٦ فبراير ١٩١٢ ، تطلب فيها مساعدة الحكومة الفرنسية لها فى توجيه حجاج تونس والجزائر ومراكش وغيرهم من الحجاج الأفارقة الخاضعين للسيادة الفرنسية ، الى استخدام طريق بيروت / دمشق / المدينة الحديدى بدلا من استخدام طريق البحر الى جدة ، لما فى ذلك من راحة للحجاج ، وفوائدمالية تعود على الشركة الفرنسية ، وتضرب المثل على ذلك باستخدام الحجاج الروس لذلك الطريق الحديدى ، بدلا من الطريق البحرى .

٣ — رسالة من وزير الخارجية الفرنسية الى المندوب بدار المقيم العام الفرنسى فى تونس ، برقم ٥١٢ وتاريخ ١٣ يوليو ١٩١٢، مرفق بهـا صـورة من تقـرير مسيو مورى رئيس القنصلية الفرنسية فى جدة ، الذى رفعه الى المسـيو بوانكاريه رئيس مجلس الوزراء ووزير الخارجيـة الفرنسية ، برقم ٦٣ وتاريخ ١٥ يونيو ١٩١٢ ، بشأن حجاج مكة ، وقـد عقد فيه مقارنة بين تكاليف النقل والمزايا التى تعود على الحجاج المغـاربة بالنسبة لـكل من طريق بيروت الحـديدى وطريق السويس / جـدة البحرى .

٤ — **الادارة العـامة لخدمات الأمن :**

رسـالة من حاكم عام الجزائر الى المقيم العـام للجمهورية الفرنسية فى تونس برقم ١٧٦٨٥ وتاريخ ١٧ ديسمبر ١٩١٢ ، بشأن المواطنين الجزائريين الموقوفين فى تونس فى طريق عودتهم من مكة .

٥ — رسالة من رئيس الوزراء ووزير الخارجية الفرنسية الى المقيم العـام للجمهورية الفرنسية فى تونس ، برقم ٤٤ وتاريخ ١٤ ينـاير ١٩١٣ ، مرفق بهـا مذكرة شركة خطوط سـكة حـديد دمشق / حمـاه وملحقاتها الفرنسية ، التى رفعتها الى الحكومة الفرنسية ، بشأن تكاليف نقل الحجاج من شمال افريقيـا الى مكة ، مقـارنة بين طريق السويس / جدة البحرى ، وطريق بيروت / دمشق / المدينة الحديدى .

٦ — رسالة من وزير الخارجية الفرنسية الى المقيم العام للجمهورية الفرنسية فى تونس ، برقم ٢٤٣ وتاريخ ٣١ مارس ١٩١٣ بشأن الحج الى مكة ، مرفق بهـا رسالة من قنصل فرنسا العـام فى بيروت « كوجيه » الى وزير الخارجيـة الفرنسية « جونار »

برقم ٥٨ وتاريخ ١٠ مارس ١٩١٣ • وقــد أرفق بهــا القنصل صورة من رسالة وجهها اليه مسيو ميشيل تاتاراشى منــدوب الهجرة والمسئول عن الحجاج الروس بتــاريخ ٨ مارس ١٩١٣ (بيروت) ، يشرح له فيهــا النظم واللوائح التى بمقتضــاها يتم نقل الحجاج الروس بطريق البر من جده الى بيروت ، ويعلن له اســتعداده لتطبيق تلك النظــم على الحجــاج التونســيين والجزائريين والمراكشيين من رعايا فرنســا ، اذا رأت الحكومة الفرنسية فى ذلك فائدة وكلفته بتلك المهمة •

٧ — ادارة الشــئون السياســية والاقتصــادية بوزارة الخارجيــة الفرنسية :

رسالة من رئيس المجلس ووزير الخارجية الفرنسية الى لوسيان سانت المقيم العــام الفرنسى فى تونس ، برقم ٢٤٨ ، وتاريخ ١٩ فبراير ١٩٢٣ ، بشأن خط سكة حديد الحجاز ، مرفق بهــا صــورة من رســالة مسيو كراجوسكى قنصــل فرنسا العام فى جده الى رئيس مجلس الوزراء ووزير الخارجيــة الفرنســية ، برقم ٣ وتاريخ ٣ ينــاير ١٩٢٣ ، بخصوص مانشر فى صحيفة القبلة بمكة من اعتزام الحكومة الهاشمية القيام باصلاح الخط الحجازى واعادة تسييره •

ثالثا — الوثائق البريطانية المنشورة :

Bidwell, Robin (Editor) : Affairs oF Arabia, (1905 — 1906).

(Aforeign office Confidential Print, London 1971).

Vol I : Part 1 (January — February 1905)
Part 2 (March — April 1905)
Part 3 (May — June 1905)

Vol II : Part 4 (July — September 1905)
Part 5 (October 1905 — March 1906)
Part 6 (April — June 1906)
Part 7 (July — September 1906)

١ — رسالة من السفير البريطاني في الآستانة الى وزير الخارجيــة البريطانية ، برقم ٢٦٩ وتاريخ ٢٢ ابريل ١٩٠٥ ، مرفق بها تقرير عن الحجاز (أكتوبر ١٩٠٤ — فبراير ١٩٠٥) رفعه القنصــل البريطاني في جده الى السفير في الآستانة برقم ١٨ وتاريخ ١٢ فبراير ١٩٠٥ .

٢ — رسالة من كرومر المعتمد البريطاني في مصر الى وزير الخارجية البريطانية (جراى) ، برقم ٢٠ وتاريخ ٢١ فبراير ١٩٠٦ ، مرفق بهــا مذكرة المســيو مارتيني المفتش الســابق بالســكة الحديد في حيفا .

٣ — رسالة من كرومر المعتمد البريطاني في مصر الى وزير الخارجية البريطانية (جراى) برقم ٥٠ وتاريخ ٧ ابريل ١٩٠٦ .

٤ — رسالة من السفير البريطاني في الآستانة الى وزير الخارجيــة البريطانيــة برقم ٤٠١ وتاريخ ١٢ يونيو ١٩٠٦ ، أرفق السفير بهــا ملحقين :

الملحق الأول : وهو تقرير نائب القنصل البريطاني في مرســين المستر لوازو عن العمل في بنــاء الخط الحجازى حتى سنة ١٩٠٦ وهي تقرير مفصل وملحق به خريطة ، وقــد استقى معلوماته من ابنه الذى كان يعمل مهندسا في الخط الحجازى .

الملحق الثاني : وهو تقرير مفصل وضــعه المهندس الألماني الهر أوتوفون كابكولشتين الخبير الدولي فيالخطوط الحديدية والذى أوفده المفوض السامى لخط سكة حديد للحجاز للتفتيش على فرع حيفا / دمشق ، والقسم الذى استكمل من الخط الحجازى والممتد من دمشق الى معان وما بعده حتى الــكيلو ٥٣٣ جنوبا .

رابعا — المصادر والمراجع المطبوعة :

١ — ابراهيم رفعت باشا :

مرآة الحرمين ، أو الرحلات الحجازية والحج ومشاعره الدينية، الطبعة الأولى ، مطبعة دار الكتب المصرية ، القاهرة ١٣٤٤ هـ / ١٩٢٥ م .

٢ — ابن جبير — أبو الحسن محمد بن أحمد :

الرحلة ، دار صادر للطباعة والنشر ، بيروت ١٣٨٤ هـ / ١٩٦٣ م .

٣ — توفيق على برو :

العرب والترك فى العهد الدستورى العثمانى (١٩٠٨ — ١٩١٤ م) من مطبوعات معهد الدراسات العربية العالية ، القاهرة ١٩٦٠ م .

٤ — جورج انطونيوس :

يقظة العرب ، ترجمة دكتور ناصر الدين الأسد ، ودكتور احسان عباس ط ٥ دار العلم للملايين ، بيروت ١٩٧٨ م .

٥ — جيمس موريس :

الملوك الهاشميون ، ترجمة المكتب العالمى للتأليف والترجمة، بيروت .

٦ — الحربى — أبو اسحاق ابراهيم بن اسحاق بن ابراهيم :

المناسك وأماكن وطرق الحج ومعالم الجزيرة ، تحقيق حمد الجاسر ، دار اليمامة ، الرياض ١٣٨٩ هـ .

٧ — حسين بن محمد نصيف :

ماضى الحجاز وحاضره ، الجزء الأول ، الطبعة الأولى ، ١٣٤٩ هـ (لم تذكر دار النشر ولا المدينة التى نشر فيها) •

٨ — زين نور الدين زين (دكتور) :

نشوء القومية العربية مع دراسة تاريخية فى العلاقات العربية التركية ، الطبعة الثانية ، دار النهار ، بيروت ١٩٧٢ م •

٩ — ساطع الحصرى :

البلاد العربيـــة والدولة العثمانية ، الطبعة الثالثـــة ، دار العلم للملايين ، بيروت ١٩٦٥ م •

١٠ — السيد رجب حراز (دكتور) :

الدولة العثمانية وشبه جزيرة العرب (١٨٤٠ — ١٩٠٩ م) ، من مطبوعات معهد البحوث والدراسات العربية ، القاهرة ١٩٧٠م

١١ — سيد عبد المجيد بكر :

الملامح الجغرافيـــة لدروب الحجيج ، الطبعـــــة الأولى ، دار تهامة ، جدة ١٤٠١ هـ / ١٩٨١ م •

١٢ — السيد مصطفى سالم (دكتور) :

تكوين اليمن الحديث ، مكتبة سعيد رأفت ، القاهرة •

١٣ — صدقة حسن خاشقجى ، محمد عبد الجليل النمر :

المدينة المنورة وأول بلدية فى الاســـلام ، عرض تاريخى موجز للمدينـــة المنورة وشرح مفصل لتاريخ بلديتهـــا ، من مطبوعات بلدية المدينة المنورة عام ١٤٠١ هـ ، ثلاثة أجزاء فى مجلد واحد•

١٤ — عبد الحميد الثانى (السلطان) :
مذكراتى السياسية (١٨٩١ — ١٩٠٨ م) ، الطبعة الثالثة ، مؤسسة الرسالة ، بيروت ١٤٠٢ هـ / ١٩٨٢ م .

١٥ — عبد الرحمن حسن حبنكة الميدانى :
مكايد يهودية عبر التاريخ ، الطبعة الرابعة ، دار القلم ، بيروت ١٤٠٢ هـ / ١٩٨٢ م .

١٦ — عبد العزيز الشناوى (دكتور) :
الدولة العثمانية دولة اسلامية مفترى عليها ، (ثلاثة أجزاء) ، الانجلو المصرية ، القاهرة ١٩٨٣ م .

١٧ — عبد العزيز محمد عوض :
الادارة العثمانية فى ولاية سوريا (١٨٦٤ — ١٩١٤ م) ، دار المعارف ، القاهرة ١٩٦٩ م .

١٨ — عبد الله بن الحسين :
مذكراتى ، مطبعة القدس ، القدس ، الطبعة الأولى ١٩٤٥ .

١٩ — على بن حسين السليمان :
العلاقات الحجازية المصرية زمن سلاطين المماليك ، الشركة العربية للنشر ، القاهرة ١٣٩٣ هـ / ١٩٧٣ م .

٢٠ — على حافظ :
فصول من تاريخ المدينة المنورة ، طبع ونشر شركة المدينة المنورة للطباعة والنشر ، جدة (بدون تاريخ) .

٢١ — عمر الفاروق السيد رجب (دكتور) :
المدينة المنورة (اقتصاديات المكان — السكان — المورفولوجية) الطبعة الأولى ، دار الشروق للنشر والتوزيع والطباعة ، جدة ١٣٩٩ هـ / ١٩٧٩ م .

٢٢ — فائق بكر الصواف (دكتور) :

العلاقات بين الدولة العثمانية واقليم الحجاز فى الفترة من ١٨٧٦ — ١٩١٦ م ، رسالة دكتوراه فى التاريخ الحديث من جامعة الأزهر ٠

٢٣ — فاروق عثمان أباظة :

الحكم العثمانى فى اليمن من سنة ١٨٧٢ — ١٩١٨ م ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، القاهرة ١٣٩٥ هـ / ١٩٧٥ م ٠

٢٤ — كارل بروكلمان :

تاريخ الشعوب الاسلامية ، ترجمة نبيه أمين فارس ، ومنير البعلبكى ، الطبعة الثامنة ، دار العلم للملايين ، بيروت ١٩٧٩م

٢٥ — محمد جميل بيهم :

فلسفة التاريخ العثمانى ، فرج الله للمطبوعات ، بيروت ١٩٥٤م

٢٦ — محمد حرب عبد الحميد :

مذكرات السلطان عبد الحميد ، دار الأنصار ، القاهرة ١٩٧٨م ٠

٢٧ — محمد حسين هيكل (دكتور) :

فى منزل الوحى ، مطبعة دار الكتب المصرية ، الطبعة الأولى ، القاهرة ١٣٥٦ هـ ٠

٢٨ — محمد كرد على :

خطط الشام (خمسة أجزاء) الطبعة الثانية ، دار العلم للملايين ، بيروت ١٣٩١هـ / ١٩٧١ م

٢٩ — محمد لبيب البتنونى :

الرحلة الحجازية لولى النعم الحاج عباس حلمى باشا الثانى خديو مصر ، الطبعة الثانية ، مطبعة الجمالية بمصر ١٣٢٩ هـ ٠

٣٠ — محمود صالح منسى (دكتور) :

حركة اليقظة العربية فى الشرق الأسيوى ، الطبعة الثالثة ، دار الفكر العربى ، القاهرة ١٩٧٨ م ٠

٣١ — المقريزى — تقى الدين أحمد بن على بن عبد القادر بن محمد :
المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار ، دار التحرير للطبع والنشر (طبعة الشعب) ، القاهرة ، (بدون تاريخ) ٠

٣٢ — يوسف عبد الرزاق :

معالم دار الهجرة ، المكتبة العلمية بالمدينة المنورة ، الطبعة الثانية ١٤٠١هـ / ١٩٨١ م ٠

٣٣ — يونان لبيب رزق :

الأصول التاريخية لمسألة طابا ، دراسة وثائقية ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، القاهرة ١٩٨٣ م ٠

خامسا — دوائر معارف :

٣٤ — دائرة المعارف الاسلامية ، المجلد الثالث عشر ، الطبعة الثانية (طبعة الشعب) ٠

سادسا — دوريات :

٣٥ — مجلة تاريخ العرب العدد رقم ٧٠ ٠

٣٦ — مجلة العربى — العدد رقم ٢٧٦ (نوفمبر ١٩٨١ م) ٠

٣٧ — مجلة العربى — العدد رقم ٢٨٠ (مارس ١٩٨٢ م) ٠

٣٨ — مجلة الفتح — العدد رقم ٨١٨ (المحرم ١٣٦٤ هـ) ٠

٣٩ — مجلة الفتح — العدد رقم ٨٣٥ (جمادى الآخرة ١٣٦٤ هـ) ٠

٤٠ — مجلة الفيصل — العدد رقم ٣٢ (صفر ١٤٠٠هـ / يناير ١٩٨٠م)

٤١ — مجلة المصور — العدد رقم ٣٠٩٤ (٢٧ يناير ١٩٨٤ م) ٠

فهـرست الصـــور

ص

الشكل رقم (١) محطة سكة حديد الحجاز بالمدينة المنورة ٢٠٦

الشكل رقم (٢) بعض سيارات نقل الحجاج فى الساحة الداخلية لمحطة سكة حديد الحجاز بالمدينة المنورة ٢٠٦

الشكل رقم (٣) مسجد السقيا داخل محطة سكة حـــديد الحجاز بالمـــدينة المنورة ٢٠٨

الشكل رقم (٤) احدى سقائف اصـــلاح القاطرات الملحقـــة بمبنى محطة سكة حديد الحجاز بالمدينة المنورة ٢٠٨

الشكل رقم (٥) قاطرتان معطلتان داخل سقيفة الاصلاح الملحقـــة بمحطة سكة حديد الحجاز بالمدينة المنورة ٢٠٩

الشكل رقم (٦) حظيرة القـــاطرات الملحقـــة بمحطة سكة حديد الحجاز بالمـــدينة المنورة ٢٠٩

الشكل رقم (٧) احـــد المستودعات الملحقـــة بمحطة سكة حـــديد الحجاز بالمـــدينة المنورة ٢١١

الشكل رقم (٨) مبنى صهاريج المياه فى الساحة الداخلية لمحطة سكة حديد الحجاز بالمدينة المنورة ٢١١

الشكل رقم (٩) باب ومدخل محطة الحفيرة ٢١٦

الشكل رقم (١٠) السلالم الداخلية القلعة الملحقة بمحطة بواط ٢١٦

الشكل رقم (١١) سطح القلعة الملحقة بمحطة بواط ٢١٨

الشكل رقم (١٢) قلعة الحراسة وصهريج المياه بمحطة الحفيرة ٢١٨

ص

الشكل رقم (١٣) الجنود الأتراك يعملون فى بناء سـكة حـديد الحجاز ٢٣٠

الشكل رقم (١٤) بعض نمـاذج للأوسمة والنياشين التى كانت تمنح للعـاملين بسكة حديد الحجاز ٢٣٠

الشكل رقم (١٥) بربخ ذو فتحة واحدة لتلافى أخطار السيول التى كانت تهدد السكة الحجازية ٢٣٨

الشكل رقم (١٦) بربخ ذو ثلاث فتحات لتلافى أخطار السيول التى كانت تهدد السكة الحـديدية ٢٣٨

الشكل رقم (١٧) جسر سكة حديد الحجاز المقام على مجرى السيول بوادى العقيق شمالى المدينة المنورة ٢٣٩

فهـرست الموضـوعات

الموضـــوع	رقم الصفحة
مقـــدمة المؤلف	٥ — ٣٣

الفصـــل الأول

طرق الحج والصعوبات التى كان يلاقيها الحجاج قبل بنـاء خط سكة حـديد الحجاز	٣٥ — ٧٢
أولا — طريق الحج العراقى	٣٧
ثانيا — طـريق الحج المصرى :	٤٢
— المرحـلة الأولى	٤٢
— المرحلة الثانيـة	٤٣
— المرحلة الثالثـة	٤٥
— المرحلة الرابعـة	٤٦
— طـريق الحج المصرى لم يكن قاصرا على الحجـاج المصريين	٤٧
ثالثا — طريق الحج الشامى	٤٨
— المرحلتان الأولى والثانيـة	٥١
— المرحلتان الثالثة والرابعة	٥٢
— المرحلة الخامسة	٥٣
الصعوبات التى كان يلاقيهـا الحجيج قبل بنـاء سكة حـديد الحجـاز :	٥٤
أولا — طول المسافـة	٥٤
ثانيا — مشـاكل المـاء	٥٦
ثالثا — مشـاكل الأمن	٥٧
رابعا — وسيلة السفر	٦٢
خامسا — المكوس	٦٥
سادسا — معاملة العربان الجمالة للحجاج .	٦٨
المشاق التى يلاقيها الحجاج ولقب الحاج عند عامة المسلمين	٦٩

الموضـــوع	رقم الصفحة
الفصـــل الثـــانى	
فكرة انشاء الخط الحديدى الحجازى وبواعثها	٧٣ — ٨٩
بداية التفكير فى مشروع سكةحديد الحجاز . . .	٧٥
بواعث انشاء الخط الحجازى	٧٦
ادعاءات خصوم عبد الحميد ومناقشتها	٧٩
السلطان عبدالحميد يرد على ادعاءات خصومه . .	٨٥
والفضل ماشهدت به الأعداء	٨٧
الفصـــل الثـــالث	
تمويل المشروع	٩١ — ١١٤
مصـــادر تمـــويل المشروع :	٩٤
(المورد الأول) موارد رســـمية ثابتـــة من داخـــل الدولة العثمانيـــة	٩٥
(المورد الثانى) تبرعات من داخل الدولة العثمانيـــة .	٩٧
(المورد الثالث) تبرعات من أفراد وهيئـــات اسلامية خارج الدولة العثمانية	٩٩
موقف بريطانيا من جمع التبرعات فىالهند للخطالحجازى	١٠٢
منح الأوسمة للمكتتبين فى بنـــاء الخط الحجازى . .	١٠٨
المـــكتتبون الهنود يقدمون هدية للسلطان عبد الحميد .	١٠٩
اســـتمرار تـــدفق التبرعات بعـــد وصـــول الخط الى المدينة المنورة	١٠٩
تـــكاليف المشروع	١١١
الفصـــل الرابع	
انشـــاء الخط	
(١) بناء الخط فى الأراضى الشامية	١١٥ — ١٥٠
الاستعدادات المبدئية والاجراءات الادارية . . .	١١٧
الخطة التى سار عليها العمل فى بناء الخط . . .	١٢٣
الأجـــور والمـــكافآت	١٢٥
تنفيـــذ بنـــاء القسم الأول من دمشق الى درعا . .	١٢٦
تنفيذ القسم الثانى من درعا الى عمـــان . . .	١٢٩

الموضـــــوع	رقم الصفحة
حفل افتتاح الخط عند عين الزرقا	١٣١
مسير الخط الحجازى من دمشق الى عمان . . .	١٣٢
مدى الاستفادة من الخط فى تلك المرحلة (دمشق/عمان)	١٣٣
وصف شاهد عيان للخط بين دمشق وعمان . . .	١٣٤
تنفيـــذ الخط الفرعى درعا / حيفا	١٣٨
ـ اهمية هذا الخط الفرعى	١٣٩
ـ الطبيعة الجغرافية للمنطقة التى بنى عليها الخط .	١٤٠
ـ الدراسات التى اجريت لتحديد مسار الخط . .	١٤١
ـ التنفيذ والصعوبات التى واجهتـــه	١٤١
تنفيذ القسم الثالث بين عمان ومعان . . .	١٤٥
ـ مسيرة الخط	١٤٥
ـ تنفيذ البنـــاء والانشـــاءات	١٤٦
ـ الآثار التى ترتبت على وصول الخط الى معان .	١٤٨

الفصـــل الخـــامس

انشـــاء الخـــط

(٢) بناء الخط فى الأراضى الحجازية	١٥١ — ١٦٦
تنفيـــذ القسم الرابع بين معان وتبوك	١٥٣
ـ مسيرة الخط	١٥٣
ـ أعمال البناء والتشييد فى هذا القطاع . .	١٥٤
ـ الاحتفال بوصول الخط الى تبوك . . .	١٥٦
ـ مشاركة الصحف فى الاحتفال	١٥٧
تنفيذ القسم الخـــامس من تبـــوك الى العـــلا الى المدينة المنورة	١٥٨
ـ الاحتفال بوصول الخط الى مدائن صالح والعلا	١٥٩
ـ قطاع العلا / المدينة المنورة	١٦٠
ـ أعمال البنـــاء والتشييد	١٦٠
ـ الاحتفـــال بوصـــول الخط الحجازى الى المدينة المنورة	١٦٢
تعيين المشير كاظم باشا واليا على الحجاز . . .	١٦٥

الموضـــــوع	رقم الصفحة
الفصـــل السادس	
القطاعات التى لم يتم بناؤها من الخط الحجازى	١٦٧ — ١٩٢
أولا — قطاع المدينة المنورة / مكة المـــكرمة . .	١٦٩
ثانيا — قطـــاع جدة / مكة المـــكرمة	١٨٠
ثالثا — قطاع معان / العقبة وازمة طابا	١٨٣
الفصـــل السابع	
المنشآت التى اقيمت على طول الخط الحجازى	١٩٣ — ٢٢١
المحطات والورش والمستودعات وسقائف الاصلاح .	١٩٥
جدول بالمحطات التى بين دمشق والمدورة . . .	١٩٩
جـــــدول بمحطـــات الطـــريق الحـــديدى من دمشق الى المـــدينة المنورة	٢٠١
محطة المـــدينة المنورة	٢٠٥
باب العـــنبرية	٢١٠
افتتاح الخط الحجازى قبل اتمام بناء بعض المحطات .	٢١٢
نماذج لبناء بعض المحطات الهـــامة والصغيرة . .	٢١٣
مركز الحجر الصحى فى تبـــوك	٢١٧
الفصـــل الثامن	
الصعوبات التى اعترضت بنـــاء الخط وكيفية التغلب عليها	٢٢٣ — ٢٤٩
أولا — مشكلة العمالة	٢٢٥
ثانيا — مشكلة الميـــــاه	٢٣٢
ثالثا — السيول	٢٣٧
رابعا — الرمال المتحركة	٢٤٠
خامسا — الوقود	٢٤٢
سادسا — هجوم العربان على الخط ومنشآته . . .	٢٤٣
الفصـــل التاسع	
تشـــغيل الخط	٢٥١ — ٢٧١
الخط الحجازى أقل الخطوط الحديدية العثمانيــــة تكلفة واسرعها انجازا	٢٥٣
ادارة الخط	٢٥٩

الموضـــوع	رقم الصفحة
معـــدات تسيير الخط	٢٦١
التآمر الاستعماری علی الخط الحجازی . . .	٢٦٤
تدمير الخط أثناء الحرب العالمية الأولى . . .	٢٦٧
الفصل العاشر	
النتائج التى ترتبت على بناء سكة حديد الحجاز	٢٧٣ — ٢٩٧
أولا — النتـــائج الاقتصــــادية	٢٧٥
ثانيا — النتائج العمرانية	٢٧٩
ثالثا — النتائج السياسية	٢٨٣
رابعا — النتـــائج العسكرية	٢٨٩
الفصل الحادى عشر	
مدى الاستفادة من الخط الحجازى فى موسم الحج	
(١) نقل حجاج الشـــمال والشرق الاسلامى	٢٩٩ — ٣١٧
نقل حجاج العراق والشـــام والأتراك وشرق أوربا	٣٠٢
استخدام المحمل المصرى لسكةحديد الحجاز . .	٣٠٤
موقف بريطانيا من استخدام الحجاج المصريين للخط الحجازى	٣٠٨
نقل الحجاج الروس عبر الخط الحجازى . . .	٣١٢
الفصل الثانى عشر	
مدى الاستفادة من الخط الحجازى فى موسم الحج	
(٢) نقل حجاجالمغرب الاســلامى	٣١٩ — ٣٤٢
شركة دمشق / حماه الفرنسية تطالب بنقل حجاج المغرب الاسلامى عن طريق سكة حديد الحجاز .	٣٢١
مقارنة بين طريق السويس / جدة البحرى ،وطريق بيروت / دمشق / المـــدينة عبر الخط الحجازى ، بالنسبة لحجاج المغرب من واقع تقرير مسيو مورى القنصل العام للقنصلية الفرنسية فى جدة . .	٣٢٤
مقارنة بين الطرق التى يسلكها الحجاج المغـــــاربة الذاهبين الى مكة من واقع مذكرة شركة سكة حديد دمشق / حماه الفرنسية	٣٢٩

الموضـــــوع	رقم الصفحة
مدى اهميـــة سكة حـــديد الحجاز بالنسبة لحجاج المغرب الاسلامى	٣٣٨
سلطـــات الأمن الفرنســـــية تمنع بعض الحجاج الجزائريين من اداء فريضة الحج	٣٤١
الفصـــل الثالث عشر	
سكة حديد الحجاز بعد الحرب العالمية الأولى	
من سنة ١٩١٩ الى الوقت الحاضر	٣٤٣ — ٣٦٧
تقسيم الخط الحجازى	٣٤٥
محاولات اصلاح الخط فى عهد الهاشميين . .	٣٤٦
القسم السورى من الخط الحجازى وحكومة الانتداب الفرنسى	٣٤٩
عودة القســـم الســـورى من الخط الحجـــازى الى الادارة العربيـــة	٣٥١
الخط الحجازى فى المؤتمرات الدولية	٣٥٣
مباحثـــــات اعادة تســـير الخط الحجـــازى بعد الحرب العالميـــة الثانيـــة	٣٥٧
الفصل الرابع عشر	
اهميـــة اعادة تسيير الخط الحجازى	٣٦٩ — ٣٨٥
اهمية الخط فى مجال نقل الحجاج فى الوقت الحاضر	٣٧١
اهمية الخط فى المجال الاقتصادى	٣٧٢
اهمية اعادة الخط بالنسبة للمملكة العربية السعودية	٣٧٩
الخاتمـــة	٣٨٧
ملحق بثلاثة نماذج لمجموعات الوثائق التى استخدمها البحث	٣٩٧
فهرست الصور	٤٣١

مطبعة الجبلاوى
٢٠٢ شارع الترعة البولاقية

رقم الايداع بدار الكتب ١٩٨٥/٥٦٥٤